Midway, junio de 1942

Momento decisivo en el Pacífico

Mark Healy



Midway, junio de 1942

Momento decisivo en el Pacífico

Midway, junio de 1942

Momento decisivo en el Pacífico





Mark Healy

Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de Diego Blasco Vázquez
Editor: Paco Sánchez Pina

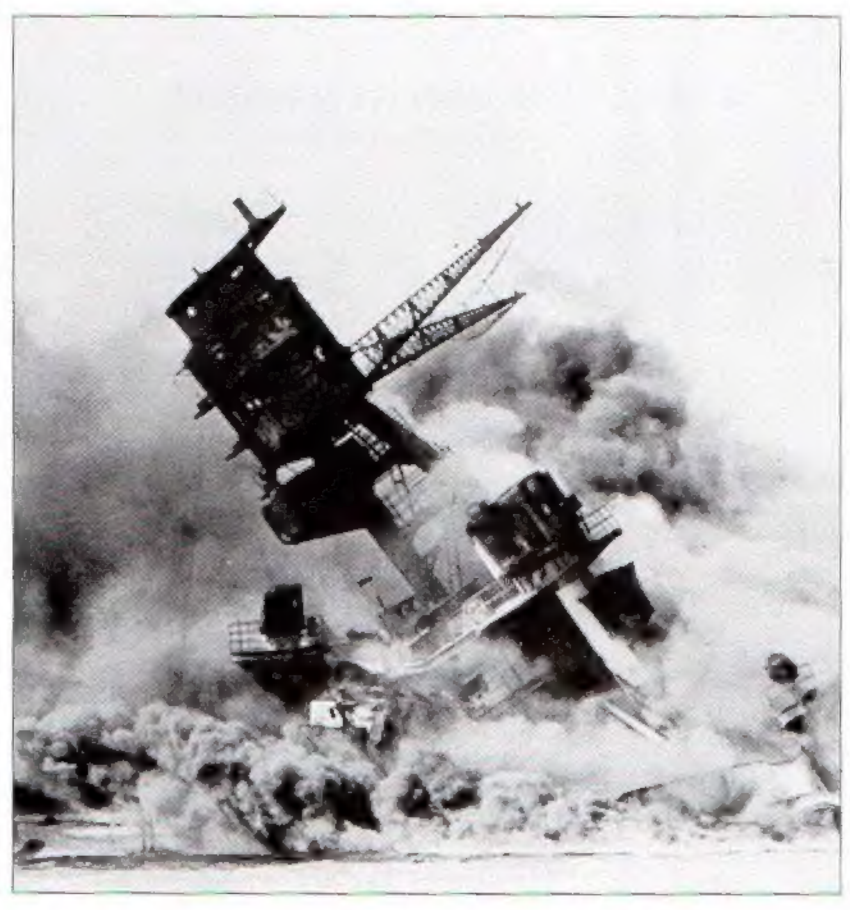
Título original: *Midway 1942: Turning-point in the Pacific*
Primera edición en Gran Bretaña, 1993. Osprey Publishing Ltd.

Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5563-1
Depósito Legal: M-7826-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

SUMARIO

Dos imágenes que ilustran el éxito de las armas japonesas en los primeros seis meses de la guerra del Pacífico. En la primera, un grupo de victoriosos soldados del Ejército Imperial levantan los brazos gritando *banzai*, tras la caída de Corregidor en mayo de 1942. Tales victorias contribuyeron a despertar en el Ejército y la Flota Combinada japonesa un sentimiento de superioridad que contribuyó de forma notable a su derrota en Midway. (Robert F. Dorr)



El acorazado USS *Arizona* hundiéndose envuelto en llamas tras haber sido alcanzado en el ataque aéreo por sorpresa sobre Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941.

ORÍGENES DE LA BATALLA

En la historia de la guerra, pocas veces un hecho de armas de consecuencias materiales tan insignificantes ha tenido una repercusión psicológica tan importante, y con resultados estratégicos tan decisivos, como la incursión aérea de Doolittle sobre Japón, el 18 de abril de 1942. La audacia del raid aéreo sirvió para demostrar que, a pesar de las importantes victorias obtenidas por la Armada y el Ejército Imperial en el sudeste asiático desde el inicio de las hostilidades, Estados Unidos era capaz de golpear en el corazón del Imperio, dejando en ridículo la teoría de que las conquistas territoriales aseguraban la inviolabilidad de la patria.

La indignación de los japoneses por el raid se sumó a la vergüenza que sufrió la Armada Imperial. Su capacidad de garantizar la seguridad de los mares circundantes, y por tanto la defensa del país y del emperador, había quedado seriamente cuestionada. Este sentimiento aumentó la inquietud del almirante Isoroku Yamamoto, comandante en jefe de la Flota Combinada, cuya preocupación por evitar que Tokio pudiera sufrir un ataque aéreo era rayana en la obsesión. «Tengo la embarazosa sensación de que nos pillaron dormidos, cuando más confiados estábamos y nos creíamos dueños de la situación –afirmó–. «A pesar de que no nos hicieron demasiado daño, es una desgracia que pudieran pasear por los cielos de la capital imperial sin que pudiéramos derribar ni un solo avión enemigo.» Y lo que es más importante, a pesar de que las autoridades niponas, de cara a la galería, ridiculizaban el raid de Doolittle llamándolo el ataque «*do-little*» (haz poco) y «*do-nothing*» (no hagas nada), la inquietud colectiva de los mandos navales nipones y de los planificadores de la Flota Combinada fue suficiente para que dejaran de dudar sobre la fecha de inicio de la operación «MI» (Midway).

El 5 de mayo, el almirante Osami Nagano, jefe del Alto Mando Naval, emitió la orden n.º 18 del Cuartel General (CG) por la que se ordenaba a Yamamoto «ocupar las islas Midway y los puertos más importantes de las Aleutianas Occidentales». Un mes más tarde, convencida de su victoria, la Flota Combi-



El teniente coronel James H. Doolittle posa ante la cámara con Marc Mitscher, capitán del USS *Hornet*, tras su famoso raid aéreo sobre la misma capital, Tokio, y otras ciudades. Pese a los limitados daños materiales infligidos, la audaz incursión elevó la moral a los estadounidenses. (US National Archives)



El primero de los 16 USAAF B-52 Mitchell pone en marcha sus motores, poco antes del despegue, el 18 de abril de 1942, mientras las tripulaciones se dirigen a los aparatos. (US National Archives)



Tras ser descubierto por un barco centinela, el almirante Halsey se vio obligado a iniciar el ataque con las fuerzas de Doolittle desde una distancia de 1.500 km en lugar de los 1.200 previstos. La consecuencia de esta decisión fue que los aviones llegaron a sus objetivos sin encontrar apenas oposición aérea o terrestre. (US National Archives)



«¡Uno menos!». En la batalla del mar del Coral, en mayo de 1942, la Marina estadounidense consiguió hundir el portaaviones ligero *Shoho*. En esta fotografía, tomada desde uno de los aparatos del portaaviones *Yorktown*, se puede ver, en el extremo derecho de la imagen, un TBD que acaba de lanzar su torpedo. (US National Archives)

nada ponía en marcha la fuerza naval más poderosa desde la batalla de Jutlandia. Impresionante flota que, sin embargo, iba a sellar su destino y el de la causa imperial japonesa en la decisiva derrota de Midway. Que tal resultado pudiera darse, en el momento en que los éxitos militares japoneses alcanzaban su cenit, sólo se puede comprender analizando el contexto estratégico de las decisiones que se tomaron en la Flota Combinada en los meses que siguieron a Pearl Harbor. Y este análisis, a su vez, permite apreciar el protagonismo central del almirante de la flota, Yamamoto, cuya perspectiva estratégica fue fundamental para justificar, planificar y ejecutar la operación «MI».

¿Y AHORA, QUÉ?

El primer día de 1942, el contralmirante Matome Ugaki anotó en su diario personal: «Apenas hace 24 días que la guerra ha comenzado, las operaciones progresan sin grandes contratiempos y tenemos buenas razones para esperar que la primera fase de la guerra termine antes del final de marzo. Pero ahora... ¿qué va a pasar?». Que el jefe de Estado Mayor de la Flota Combinada pudiera plantearse esta pregunta, apenas un mes después de que su país se hubiera lanzado a una guerra frontal contra Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda, da una clara idea de la falta de visión a largo plazo en la estrategia japonesa. Tal

falta de estrategia no es del todo sorprendente, considerando que las motivaciones de la decisión imperial de iniciar la guerra en 1941 para resolver sus problemas económicos no se basaban en una estimación racional de las fuerzas reales o potenciales con las que se enfrentaba. De hecho, la necesidad de asegurar los suministros de petróleo era tan prioritaria para Japón en las decisiones estratégicas iniciales, y los riesgos asumidos para conseguir este objetivo eran tan grandes, que los estrategas japoneses no se molestaron demasiado en pensar qué hacer después de triunfar, suponiendo que lo consiguieran.

En los 100 días que siguieron a Pearl Harbor, y con una fuerza militar considerablemente sobria de apenas 11 divisiones, 1.200 aviones y la mayor parte de la Marina, los japoneses procedieron a dar un baño de humildad a las fuerzas de Estados Unidos, Australia, Holanda y Gran Bretaña. A finales de marzo, tal y como Ugaki había previsto, los nipones habían conseguido sus metas iniciales de la guerra, al controlar los suministros de petróleo de las Indias Orientales Holandesas y ampliar el perímetro de seguridad alrededor de la patria. Además, el coste material de conseguir todo esto había sido bastante bajo. Con pérdidas navales previstas de hasta el 25 %, la Marina perdió sólo 23 barcos, lo que representaba apenas el 10 % de la estimación. En los cuatro meses durante los cuales sus triunfantes fuerzas armadas habían extendido su rodillo por el Pacífico Occidental y el sudeste asiático, Japón habían demostrado que sus soldados, marinos, barcos de guerra y aviones eran iguales, si no superiores, a los de sus despreciados y en teoría superiores enemigos. Por tanto, poca gente en Japón o en sus fuerzas armadas hubiera discutido el punto de vista expresado por Ugaki en su diario a principios de año: «[...]el futuro se presenta brillante.[...] El curso de los acontecimientos durante este año determinará el destino de la guerra, por ello debemos trabajar con todas nuestras fuerzas. Lo más importante es vencer y nosotros, sin duda, venceremos». Conseguir que estos sentimientos se tradujeran en hechos fue la tarea que el almirante Yamamoto encomendó a Ugaki, cuando le ordenó que comenzara inmediatamente a planificar la estrategia para la segunda etapa de la campaña.

La relativa inoperatividad del Cuartel General imperial (CGI), responsable supremo de la estrategia de guerra de la nación, quedaba de manifiesto en el hecho de que el almirante Yamamoto, en su calidad de comandante de la Flota Combinada, pudiera otorgarse a sí mismo el rol de definir dicha estrategia. Sin embargo, a pesar de que el CGI englobaba los Estados Mayores de la Armada y el Ejército, bajo el mando superior del emperador, en realidad estaba minado por una rivalidad que nunca permitió la creación de una estrategia coherente que pudiera regir las operaciones de ambos cuerpos. De hecho, el CGI presidía dos entidades con estrategias muy diferentes. El Ejército, como arma principal, siempre tuvo la percepción de que los intereses de Japón se defendían mejor concentrándose en China y en la defensa de Manchuria contra la temida amenaza soviética. Este enfoque significaba que su apoyo a la estrategia «del sur», que desencadenó el conflicto iniciado el 7 de diciembre de 1941, estaba muy condicionado por el grado en que dicha estrategia sirviera a sus intereses en el teatro de operaciones de China. El Ejército tampoco se sentía inclinado a aumentar la limitada fuerza de divisiones que, con reticencia, había destinado para apoyar las operaciones, en esencial navales, de este nuevo escenario de guerra. Además del relativo desinterés del Ejército en las cuestiones ajenas a su ámbito de interés, en esos meses se produjo un declive de la influencia del Estado Mayor de la Armada en la formulación de la estrategia naval, que en la práctica quedó en manos de los planificadores de la Flota Combinada, bajo el mando de Yamamoto.



Esta situación era, en parte, resultado de la dinámica y fuerte personalidad del jefe de la Flota Combinada, que no tenía una opinión muy elevada de las habilidades de su superior, el jefe del Estado Mayor Naval. El almirante Nagano casi nunca se involucraba en las decisiones estratégicas de su Estado Mayor. Solía dejar este papel a los jóvenes oficiales de la División de Planificación de la Primera Sección de Operaciones, bajo el mando del contralmirante Fukudome. Por tanto, su misión se limitaba, cada vez más, a la de árbitro cuando los puntos de vista de su División de Planificación y los de la Flota Combinada entraban en conflicto, tal y como sucedió antes del ataque a Pearl Harbor, al que se oponían con decisión varios de sus subordinados. Nagano finalmente, aunque podía haberse negado a ello, aprobó el plan de ataque de Yamamoto, quien había amenazado con dimitir si el Estado Mayor lo rechazaba.

Si bien esto se podría interpretar como una cesión ante un chantaje, no dejaba de ser, al mismo tiempo, un reconocimiento de los méritos de un marino cuyos talento resultaba indispensable para la Armada. Se sabe que

IZQUIERDA **El mapa muestra la máxima expansión del Japón imperial tras las operaciones «MI» y «AL» y la decisiva derrota de La Flota Combinada (Rengo Kantai) en la batalla de Midway. En el mapa se pueden apreciar las únicas conquistas territoriales hechas en esta desastrosa empresa: las dos remotas islas aleutianas de Attu y Kiska. Si Midway hubiera caído, habría sido incorporada al perímetro exterior de defensa nipona del Pacífico Oriental. Línea que, desde las Aleutianas, hubiera pasado por Midway, Wake, las Marshall y las Gilbert para terminar en Port Moresby, en Nueva Guinea. Se sabe que si Japón hubiera ganado la batalla, Yamamoto habría presionado al Gobierno imperial para que ofreciera conversaciones de paz a Estados Unidos. Dichas conversaciones se habrían producido, por supuesto, bajo la premisa de que Estados Unidos aceptara las conquistas realizadas por los nipones desde 1941, incluyendo el perímetro de la defensa externa japonesa.**

Nagano tenía una confianza plena en la capacidad y buen juicio de Yamamoto y sabía que el almirante no estaba amenazando «de farol». Aunque esta pugna de voluntades podía parecer un tanto peculiar, no hay que olvidar que la posición de Yamamoto en la Marina era única. Entre sus subordinados tenía un prestigio y un estatus de semidiós. Dado el éxito del ataque a Pearl Harbor, no es de extrañar que la estrategia formulada por sus fieles oficiales del Estado Mayor de la Flota Combinada fuera asumida y aceptada de manera tácita.

Eso no quiere decir que el Estado Mayor Naval sólo estuviera allí para acceder a todas las iniciativas del almirante. Entre sus mandos abundaban las mentes brillantes y dispuestas a defender con vigor sus propias ideas, aunque ello representara oponerse a Yamamoto y a sus oficiales de planificación. A pesar de ello, tal y como los acontecimientos no tardarían en demostrar, una vez que el almirante tomaba una decisión, era imposible apartarlo de su rumbo.

El 14 de enero, Ugaki salió de su camarote con el resultado de sus deliberaciones. En el prefacio de su plan, había establecido claramente que Japón no podía dormirse en los laureles limitándose a consolidar las conquistas realizadas en esos meses. Hacer eso habría supuesto ceder la iniciativa de la ofensiva a los estadounidenses, permitiéndoles aumentar su fuerza mientras Japón se limitaba a esperar con pasividad su ataque. En ese caso, la bien probada eficacia de la Armada Imperial se habría desperdiciado sin ningún beneficio. La única forma de aprovechar la ventaja obtenida por la Flota Combinada en sus operaciones militares iniciales era, por tanto, continuar con la ofensiva. Dentro de esta lógica, Ugaki evaluó una serie de posibilidades operativas. Por último, se decidió por la conquista de las islas Midway, Johnston y Palmyra para transformarlas en bases aéreas para la invasión de Hawai. Ugaki argumentaba que una operación de tales características precipitaría con seguridad esa decisiva batalla contra la flota estadounidense, que era el núcleo de toda la estrategia naval japonesa. Su propuesta fue rechazada por el capitán Kuroshima, oficial máximo de operaciones de Yamamoto, porque dudaba de que Estados Unidos arriesgara su flota para salvar esas islas. Kuroshima, entonces, comunicó su propia recomendación, en la cual se cambiaba el enfoque estratégico de la Flota Combinada hacia el océano Índico con la intención de conquistar Ceilán (Sri Lanka) Ugaki aceptó la crítica a su propuesta y el plan de Kuroshima, pero al mismo tiempo insistió en la condición de que cualquier operación en el Índico se llevara a cabo en el contexto de una estrategia global de las fuerzas del Eje. Es decir, con la segunda etapa del avance japonés sincronizado con «las ofensivas alemanas del Oriente Medio y Próximo». Esta gran oportunidad estratégica, de todas formas, se habría quedado en nada, puesto que los alemanes no hicieron ninguna propuesta de operaciones conjuntas en el nuevo pacto militar del Eje Tripartito, firmado el 19 de diciembre. A pesar de ello, la Flota Combinada siguió considerando con interés el plan de Kuroshima. Después de unos juegos de guerra llevados a cabo en febrero a bordo del nuevo buque insignia de la flota, el *Yamato*, la opción de la invasión de Ceilán fue adoptada como plan oficial, propuesto por el Estado Mayor Naval para la fase dos de la estrategia japonesa. Como tal, fue presentado en una conferencia conjunta del CGI a mediados de marzo, aunque sólo para ser desechado por el Ejército, cuando fue evidente que la operación necesitaría muchas más divisiones para el asalto anfibio de la isla.

Fiel a su idea de la necesidad de una acción ofensiva, la Flota Combinada se puso a buscar un plan alternativo. Volvieron, por tanto, al plan inicial de Ugaki de actuación en el Pacífico Oriental, retocando el plan de forma que el Ejército no pudiera vetarlo. El nuevo plan abandonaba la invasión de Hawai,

por considerarla demasiado ambiciosa y se concentraba en la invasión de las Aleutianas occidentales y la isla de Midway. Entre los factores que influyeron en los ajustes del nuevo plan estratégico estaban los ataques realizados, a partir de febrero, por la flota estadounidense en las islas Marshall, Rabaul, Wake, Nueva Guinea Oriental y la isla de Marcus que, aunque insignificantes estratégicamente, fueron sin duda un importante toque de atención. La última de estas islas quedaba a tan sólo 1.800 km de Tokio, dentro del anillo exterior de defensa japonés, y la supervivencia de sus portaaviones permitía a los estadounidenses usarlos en ataques contra suelo japonés. Esta posibilidad obsesionaba al patriótico Yamamoto y, además, los continuos ataques de los portaaviones hacían evidente la necesidad de acabar de una vez con ellos y completar así el trabajo empezado en Pearl Harbor.

Ésta era la lógica principal detrás de la operación contra Midway, y ahora se sabe que, de haber tenido éxito, Yamamoto habría hecho valer su prestigio para presionar al Gobierno japonés para que iniciara contactos con los Aliados. El almirante estaba convencido de que una victoria en Midway daría a los nipones la ventaja estratégica para negociar un tratado de paz desde una posición de fuerza, lo que obligaría al enemigo a varias concesiones. Yamamoto siempre supo del gran poder latente de Estados Unidos, así como de la relativa debilidad del Japón. Su absoluto compromiso con la ofensiva de Midway se basaba en la certeza de que, si no se alcanzaba una gran victoria con rapidez y con Japón en el cenit de su poder, la alternativa para su patria no era otra que la de una derrota después de una larga guerra.

El Estado Mayor Naval también revisó sus opciones a partir del veto del ejército a la invasión de Ceilán. Desde la División de Planificación surgió la idea de que la Flota Combinada y el Ejército se debían concentrar en una gran operación contra Australia, la llamada *Bei Go Shaden Sakusen*. Esta propuesta se basaba en que Australia era la base lógica para una contraofensiva aliada en los mares del Sur. Ese país, por tanto, recibiría ingentes cantidades de material y armamento aliado, sobre todo estadounidense, hasta que se concentrara una fuerza poderosa en su suelo. Para evitar esta amenaza en el flanco meridional de Japón, se imponía una ocupación parcial de Australia o, al menos, tomar las medidas necesarias para aislarla de Estados Unidos. Como la última de las posibilidades suponía una aportación enorme de tropas por parte del Ejército, no es de extrañar que esta propuesta desapareciera de la misma forma que la sugerencia de invadir Ceilán. A pesar de ello, el Estado Mayor Naval consideró que la propuesta poseía elementos que no se podían ignorar y, por tanto, procedieron a rediseñar una operación mucho más limitada y que consiguiera igualmente aislar Australia, basada en extender el control japonés hasta Nueva Guinea y las islas Salomón. En consecuencia, el Estado Mayor Naval procedió a organizar las fuerzas necesarias para lanzar una operación anfibia, llamada en código «MO», para ocupar la isla de Tulagi, en el archipiélago de las Salomón, y, lo que es más importante, Port Moresby en la costa suroriental de Nueva Guinea. A las fuerzas elegidas para esta operación, Yamamoto añadió la 5.ª División de Portaaviones, formada por los nuevos *Shokaku* y *Zuikaku*, pensando en que los estadounidenses desplegarían una fuerza expedicionaria de portaaviones para oponerse a ellos. Como los acontecimientos acabarían demostrando, Yamamoto estaba poniéndose por completo en manos de la suerte, ya que la planificación inicial de la operación «MI» dependía de que ambos buques estuvieran disponibles para actuar con las fuerzas de Nagumo.

A finales de marzo, el plan de la Flota Combinada para Midway estaba ya listo y fue presentado, el 2 de abril, al Estado Mayor Naval por los fieles ayu-

dantes de Yamamoto, los capitanes Watanabe y Kuroshima. Siguieron tres días de intensas y acaloradas discusiones, en las cuales los dos capitanes pugnaron por demostrar las excelencias de la operación a los oficiales de la División de Planificación, que se oponían a ellos. La discusión alcanzó su punto álgido el 5 de abril, cuando Watanabe, haciéndose eco de la opinión de su comandante afirmó: «Según nuestro análisis, el triunfo o el fracaso de toda nuestra estrategia en el Pacífico dependerá de si podemos, o no, destruir la flota estadounidense, especialmente sus portaaviones[...]. Creemos que al atacar Midway obligaremos al enemigo a entrar en batalla y lo destruiremos en una lucha decisiva. Si, por el contrario, el enemigo no acepta nuestro desafío, por lo menos habremos conseguido un gran avance al adelantar nuestro perímetro defensivo hasta Midway y las Aleutianas occidentales sin ningún impedimento».

Para dar mayor énfasis a su determinación, Yamamoto, volvió a recurrir a la amenaza de su renuncia. Ante una actitud tan inequívoca, el contralmirante Fukudome accedió. Nagano, por su parte, no puso ninguna objeción y ordenó que se asignaran recursos para la empresa. De modo que las operaciones «MI» y «AL», como comenzaron a llamarse desde ese momento, pasaron también con facilidad el filtro del CGI. Ya sólo quedaba el debate sobre las fechas, puesto que el alto mando de la Flota Combinada quería iniciar las operaciones en cuanto fuera practicable y el EMN trataba de retrasarlo lo más posible. Así estaban las cosas cuando el 18 de abril los B-25 de Jimmy Doolittle sobrevolaron Tokio rugiendo, y el eco de sus motores finalizó la discusión entre los oficiales nipones.

LA ENFERMEDAD DE LA VICTORIA

Parece ser que a esas alturas del conflicto, el pensamiento de los japoneses estaba padeciendo una enfermedad «tan grave que sus efectos se podían encontrar en todos los niveles de la planificación y ejecución de la operación «Midway», y dicha enfermedad iba a ejercer una profunda influencia en los resultados de la batalla. La aparición de lo que luego se diagnosticó como «Enfermedad de la victoria» tuvo sus orígenes en la visión casi mitológica que tenían los japoneses de sí mismos y de su nación, a la que creían destinada a convertirse en *Sekai Dai Ichi* (la primera en el mundo). Los japoneses veían en la inviolabilidad de su territorio la prueba de su indiscutible eficacia militar. Es interesante advertir que los nipones explicaban sus éxitos hasta el momento



Marineros de uno de los cruceros pesados de la TF 17 observan la evacuación de los hombres del escorado y humeante portaaviones USS *Lexington*, en el mar del Coral, el 7 de mayo de 1942. Tocado por varias bombas y torpedos, el *Lexington* acabó yéndose a pique tras una serie de tremendas explosiones internas. No obstante, la Marina estadounidense consiguió una victoria estratégica al evitar que la Flota Combinada tomara Port Moresby, en Nueva Guinea. Era la primera vez que se conseguía detener una ofensiva japonesa. (Robert F. Dorr)

en la guerra del Pacífico más en términos de superioridad moral que de ventaja técnica o armamentística. Todo ello contribuyó a crear un estado de ánimo colectivo en el que se creía que, gracias al *Nihon Seishin* –el espíritu innato japonés–, la nación podía vencer a cualquier enemigo.

En Japón, imbuido de las virtudes marciales de los samuráis, se denigró hasta tal punto a los estadounidenses, acusándolos de ricachones corruptos, decadentes y flojos, que cuando se hizo evidente que el enfrentamiento con la gran nación se podía producir en cualquier momento nadie pareció preocuparse demasiado. Esta percepción tan errónea de Estados Unidos hizo que los nipones infravaloraran su potencial militar, industrial y moral, lo cual acabó siendo fatal para Japón. En aquellos momentos, sin embargo, las notables victorias de los primeros cuatro meses de la guerra del Pacífico, sólo sirvieron para reforzar la arrogante actitud de los japoneses hacia sus enemigos, y cuando llegó el momento de la batalla de Midway, esa arrogancia impregnaba ya el pensamiento y las acciones de los oficiales y soldados de las fuerzas armadas imperiales.

Consecuencia directa de esta actitud, que afectaba incluso a las esferas más altas del poder militar, incluido Yamamoto, fue la idea fija de que los japoneses iban a tener la iniciativa en la próxima operación. Por tanto, estaban convencidos de que los estadounidenses saldrían a luchar al mar sólo como reacción a la invasión y ocupación de Midway. La idea de que los portaaviones estadounidenses pudieran estar esperándoles en el mar, aunque factible, les parecía una posibilidad muy remota. De hecho, cuando utilizaron esta posibilidad como elemento estratégico en unos juegos de guerra llevados a cabo como preámbulo de la operación «Midway», los japoneses ignoraron con soberbia las posibles consecuencias de tal eventualidad.



Piloto de la Marina Imperial japonesa con el uniforme de vuelo de verano: casco de piel forrada, mono de vuelo de algodón y botas de vuelo. Entre los pilotos era muy normal el uso de bufandas blancas de seda, pero sólo los oficiales de rango superior a capitán de corbeta llevaban el sable en el avión. (Chris Warner)

Fuchida y Okumiya explicaron que cuando les preguntaron cuál sería la actuación de la Primera Fuerza de Ataque de Portaaviones en el caso de que los estadounidenses estuvieran esperándolos, el especialista Minoru Genda, oficial astuto y equilibrado, contestó de manera tan vaga que dejó patente que, en realidad, no tenían ningún plan preparado para tal contingencia. El mismo almirante Ugaki estaba tan seguro de la victoria, que durante los juegos de guerra de la flota anuló la decisión del árbitro cuando éste declaró hundidos los portaaviones *Kaga* y *Akagi* y sólo admitió el hundimiento del *Kaga*, mientras que el otro salía con apenas unos desperfectos. Por si eso fuera poco, mientras en esa misma simulación estratégica trataban de jugar con el escenario bélico después de Midway, decidieron «resucitar» al *Kaga* y sacarlo de su tumba acuática como si nada hubiera pasado. Otro ejemplo de esta confianza ciega en la victoria lo dio el jefe de un escuadrón de hidroaviones que pidió que, a partir de mediados de junio, le enviaran la correspondencia a Midway. Sin duda, el ejemplo más extremo de esta actitud quedó reflejado en la declaración de un portavoz del Estado Mayor Naval que afirmó con desprecio: «Lo único que nos preocupa es que el enemigo tenga miedo de enfrentarse a nosotros y no salga de su base».

PREPARACIONES FINALES

Con este telón de fondo, los preparativos de la operación «Midway» y su subsidiaria de las Aleutianas tomaron nuevo impulso a finales de abril y principios de mayo. La Primera Flota Aérea regresó a Japón el 22 de abril, después de su misión en el Índico, y acto seguido comenzó su reaprovisionamiento y entrenamiento para la operación «MI». Esta flota sólo constaba de cuatro barcos de guerra entre los más de 200 buques reunidos por Yamamoto para la operación «Midway». Sin embargo, a mediados de mes, Nagumo sabía que se tendría que llevar con él dos portaaviones menos, como resultado de los daños sufridos por los nipones en la batalla del mar del Coral. A pesar de la propaganda japonesa que habló de esta batalla como de una gran victoria, la realidad era que el portaaviones *Shokaku* había sido tocado de tal gravedad que iba a necesitar muchos meses de reparaciones, mientras que su nave gemela, el *Zuikaku*, había perdido tantos pilotos que no podía participar en la batalla por falta de personal.

Si bien los japoneses admitían que el fracasado asalto naval a Port Moresby no dejaba de ser, a corto plazo, una frustración, se consolaban con el convencimiento de que el ataque había inflingido grandes pérdidas a las fuerzas aliadas. Los medios de comunicación japoneses incluían entre las pérdidas aliadas un portaaviones de la clase *Saratoga* (el *Lexington*) y el USS *Yorktown*, el cual sufrió graves daños y en teoría se fue a pique tras la batalla. Aunque los japoneses lo dieron por perdido y lo borraron de su lista de naves enemigas en orden de batalla, el *Yorktown* reapareció apenas un mes más tarde para contribuir de forma notable al resultado de la batalla de Midway.

Las cosas, entonces, comenzaron a moverse más deprisa a medida que los diferentes elementos del gran plan comenzaron a activarse, de acuerdo con una serie de plazos bastante complejos. El 21 de mayo, Yamamoto ordenó zarpar a sus acorazados, a los cuatro portaaviones de Nagumo y a la Segunda Flota de Kondo para realizar en mar abierto lo que iban a ser las últimas maniobras de la Flota Combinada. Las últimas simulaciones tácticas (juegos de guerra) para la invasión de Midway y de las Aleutianas llevadas a cabo en el *Yamato* el día 24, sugerían que ambas operaciones se desarrollarían sin demasiados problemas. Ese mismo día, el grupo de buques de transporte de la operación «MI», llevando las tropas de asalto del coronel Kiyonao Ichicki se reunía en Saipan con los cruceros pesados de la fuerza de apoyo del contralmirante Kurita. Por su parte, las fuerzas asignadas a la invasión de las Aleutianas se dirigieron a la base naval de Ominado, al norte de Honshu, para zarpar desde allí el 28 de mayo.

Todo estaba listo para la salida de la mayor flota que nunca había navegado en el Pacífico. Para los hombres a bordo de los barcos de aquella gran armada no había duda de que estaban viviendo un momento histórico. Poco después de las 08.00 h, en la mañana del 28 de mayo, el *Akagi* izó la bandera de señales dando orden de que la Primera Flota Aérea levara anclas y zarpara tal y como estaba previsto. Acompañados por el clamor de las tripulaciones que con excitación expresaban su entusiasmo gritando y agitando las gorras, los 21 acorazados del cuerpo principal de Yamamoto enfilaron el canal de Bungo hasta salir al mar abierto. Una buena muestra de la sensación de ser invencibles que impregnaba a las fuerzas de Nagumo es el informe final de la inteligencia japonesa, que el almirante mostró a sus hombres mientras avanzaban hacia Midway. En el informe se decía: «El enemigo ignora nuestra presencia en la zona y no saldrá de su ignorancia hasta después de nuestros primeros ataques sobre la isla».

CRONOLOGÍA

Nota: Las fechas japonesas se expresan en hora japonesa hasta el 3 de junio. Después se usa la hora local, p. ej., la fecha japonesa del Día-N, 7 junio, en hora local se convierte en 6 de junio.

1941

7 de diciembre Los japoneses atacan Pearl Harbor
31 de diciembre El almirante Chester Nimitz asume el mando de la Flota del Pacífico

1942

1-14 de enero El almirante Ugaki, por orden de Yamamoto, prepara un plan de invasión
20-25 de febrero El Ejército rechaza el proyecto de la Armada de invadir Ceilán
Mediados de marzo La Flota Combinada vuelve a considerar Midway
28 de marzo Oficiales de la Flota Combinada a las órdenes de Kuroshima comienzan a trabajar en la operación Midway
2-5 de abril Kuroshima y Watanabe hablan del plan de Midway con el Estado Mayor Naval. Aceptan el plan con reticencia después de que Yamamoto amenace con su renuncia
18 de abril Ataque de Doolittle
22 de abril La Primera Flota Aérea vuelve a Japón. Nagumo tiene información de la operación «Midway» por primera vez
28 y 29 de abril Conferencia en el *Yamato* para planear la operación «Midway»
1-4 de mayo Juegos estratégicos de la operación «MI» a bordo del *Yamato*
2 de mayo Nimitz vuela a Midway para inspeccionar las defensas
5 de mayo El almirante Nagano emite la Orden Naval n.º 18, sobre «MI» y «AL».
7-8 de mayo Batalla del mar del Coral. Estados Unidos pierde el *Lexington* y el *Yorktown* sufre graves daños. Japón pierde el *Shoho*. El *Shokaku* y el *Zuikaku* no pueden participar en «MI» bien por los daños sufridos, bien por la pérdida de aviones
10 de mayo Desde Midway envían un mensaje falso, por sugerencia de Hypo, informando de la falta de agua en la isla.
12 de mayo Hypo intercepta un mensaje japonés en el que se dice que en «AF» falta agua.
15 de mayo Halsey es enviado a Pearl Harbor
20 de mayo Yamamoto realiza un informe sobre el poderío de Estados Unidos.
20 de mayo El Grupo de Transporte de Midway y el Grupo de Apoyo de Hidroaviones dejan Japón y se dirigen a Saipan
21 de mayo Midway entra en Fase de Alerta
22 de mayo Midway inicia fase de búsqueda y reconocimiento
24 de mayo Últimos juegos de guerra a bordo del *Yamato*
25 de mayo El capitán de corbeta Rochefort proporciona a Nimitz el orden de batalla japonés
25 de mayo Nimitz comunica a Midway que el Día-D ha sido pospuesto al 3 de junio
22-26 de mayo Llegan a Midway refuerzos del Ejército y la Marina.
26 de mayo Halsey está demasiado enfermo para mandar la TF 16 y recomienda a Spruance.
27 de mayo La Primera Fuerza de Ataque de Portaaviones sale de Japón. La Fuerza de Invasión de Midway y el Grupo de Apoyo de Hidroaviones zarpa de Saipan. Otro grupo de apoyo sale de Guam
27 de mayo Nimitz informa a Spruance. El *Yorktown* entra en el puerto. Se inician reparaciones de emergencia.
28 de mayo La Fuerza del Norte sale de Japón.

28 de mayo Fletcher es nombrado comandante de las dos TF, la 16 y la 17. Nimitz se reúne con Fletcher y Spruance. La Fuerza de Tarea 16 (TF-16) zarpa de Pearl Harbor.
29 de mayo El Cuerpo Principal de Yamamoto zarpa de Hasharijima.
30 de mayo Un submarino nipón descubre barcos estadounidenses en los bajos de French Frigate. La operación «K» se retrasa.
30 de mayo La TF-17 zarpa de Pearl Harbor.
30 de mayo Desde Midway se inician patrullas aéreas. Se desconoce la fecha de ataque. Llegan submarinos japoneses de control dos días tarde. No detectan el paso de las dos TF estadounidenses.
31 de mayo Se cancela la operación «K».
1 de junio Los japoneses detectan muchos mensajes urgentes de los estadounidenses.
2 de junio Nagumo rompe el silencio de la radio para informar de su cambio de rumbo.
2 de junio La TF-16 y la TF-17 se reúnen en «Point Luck».
3 de junio:
03:00 h La Segunda Fuerza de Ataque de Portaaviones lanza un ataque aéreo.
08:00-08:08 h Ataca Dutch Harbor.
09:04 h El PBY 6-V-55 avista barcos japoneses.
09:25 h El alférez Reid envía un mensaje: «Avistado Cuerpo Principal». Hora de ataque desconocida: Tanaka informa a Yamamoto del avistamiento.
11:25 h Reid envía un informe sobre 11 naves avistadas.
12:00 h La Segunda Fuerza de Ataque de Portaaviones se retira hacia Adak.
12:25 h Sweeney dirige 9 bombarderos B-17 contra la Fuerza de Invasión.
16:40 h La Fuerza de Invasión es atacada por los B-17. No hay impactos.
19:50 h Fletcher manda las Fuerzas Operacionales 16 y 17 hacia el sur.
21:15 h 4 PBY salen de Midway para atacar a la Fuerza de Invasión.
4 de junio:
01:30 h 3 PBY atacan a la Fuerza de Invasión. El *Akebono Maru* es alcanzado.
02:45 h Se despierta a los aviadores en los portaaviones.
03:00 h Toque de diana en Midway.
04:00 h Midway envía los PBY seguidos de los B-17.
04:30 h Despegan 108 aviones de la Primera Oleada de Ataque. El *Akagi*, el *Kaga* y el *Haruna* mandan aviones exploradores.
04:30 h El *Yorktown* envía 10 SBD de exploración.
04:38 h El *Chikuma* envía el hidroavión n.º 5.
04:37 h Amanece.
04:38 h El *Chikuma* envía el hidroavión n.º 6.
04:42 h El *Tone* lanza el hidroavión n.º 3.
05:00 h El *Tone* lanza el hidroavión n.º 4.
05:30 h El alférez Ady informa sobre un portaaviones.
05:34 h El *Enterprise* recibe el mismo informe.
05:53 h El radar de Midway detecta la oleada de ataque.
05:56 h Despegan los cazas de Midway. Alarma aérea.
06:00 h Los B-17 de Sweeney son desviados para atacar a los portaaviones.
06:03 h Spruance recibe informes sobre dos portaaviones enemigos.
06:07 h Fletcher ordena a Spruance que se acerque a los portaaviones y los ataque.
06:10 h Los aviones del VMSB despegan de Midway.
06:15 h Los TBF del VT-8 despegan de Midway.
06:16 h Los cazas de Midway se enfrentan al grupo de ataque japonés.
06:30-06:43 h Ataque japonés sobre Midway.
07:00 h El *Hornet* lanza sus aviones.
07:05 h Tomonaga radiotransmite que es necesario un segundo ataque sobre Midway.
07:06 h El *Enterprise* manda su grupo de ataque.
07:02-08:30 h Varias oleadas de aviones de Midway atacan a la Primera Flota Aérea. Pérdidas estadounidenses importantes. Ningún portaaviones resulta alcanzado.
07:15 h Nagumo ordena una segunda oleada. Los Kate se rearman con bombas.
07:28 h El avión n.º 4 del *Tone* informa de lo que parecen ser 10 buques de superficie.
07:45 h Nagumo ordena que los torpedos que estén todavía en los Kate no se cambien.

08:00 h Al avión n.º 4 del *Tone* se le pide que identifique mejor los barcos
08:06 h Informa de que la fuerza enemiga la componen 5 cruceros y 5 destructores.
08:30 h El avión n.º 4 informa ahora de que entre los barcos enemigos se observa «lo que parece ser un portaaviones».
08:37 h Los aviones de Tomonaga comienzan a ser recuperados.
08:38 h El *Yorktown* comienza a lanzar sus aeroplanos.
08:45 h Se envían más aviones exploradores para conocer detalles de las naves estadounidenses.
08:55 h Los portaaviones de Nagumo se dirigen al norte, una vez recuperados los aparatos que regresan de Midway
09:17 h Nuevo rumbo de la flota para encontrar los portaaviones estadounidenses
09:18 h Todos los aparatos son recuperados por los portaaviones japoneses
09:18 h El *Chikuma* avista el VT-8.
09:20 h El escuadrón VT 8 ataca
09:55 h McClusky descubre la estela de un destructor japonés.
09:58 h El VT-6 ataca la flota de portaaviones
10:05 h McClusky descubre la flota japonesa y Leslie también.
10:15-10:20 h El VT-3 inicia ataque contra la Primera Flota Aérea
10:20 h Los SBD son descubiertos sobre la flota El *Akagi* vira al máximo.
10:22 h El *Kaga* es alcanzado por bombarderos en picado.
10:24 h Se declaran fuegos importantes a bordo del *Kaga*
10:25 h El *Soryu* es bombardeado tres veces
10:26 h El *Akagi* recibe dos bombas.
10:46 h Nagumo y sus oficiales abandonan el *Akagi* y pasan al *Nagara*
10:50 h Nagumo informa a Yamamoto del destino de los tres portaaviones.
10:55 h La tripulación del *Soryu* recibe órdenes de abandonar el barco.
10:58 h El *Hiryu* lanza su primera oleada de ataque
11:27 h El *Akagi* se queda detenido
12:00 h El *Hiryu* ataca al *Yorktown*
12:20 h Yamamoto ordena la concentración del Cuerpo Principal, la Fuerza de Invasión y la 2.ª Fuerza Móvil de Portaaviones.
13:10 h Yamamoto suspende temporalmente las operaciones «MI» y «AL».
13:20 h El *Hiryu* lanza la segunda oleada
14:37 h El *Yorktown* todavía es capaz de navegar a 19 nudos.
14:45 h El *Hiryu* es localizado. Spruance ordena un ataque inmediato
14:54 h El *Hiryu* informa de dos impactos definitivos en el *Yorktown*, aunque los japoneses lo toman por otro portaaviones.
14:55 h Se ordena abandonar el *Yorktown*.
15:50 h Despegan todos los aviones del *Hornet* y del *Enterprise*
16:40 h El capitán Amagai ordena abandonar el *Kaga*
17:05 h El *Hiryu* es atacado, recibe cuatro impactos de bomba.
19:13 h El *Soryu* se hunde
19:25 h El *Kaga* se hunde
20:00 h Todos los marineros abandonan el *Akagi*

5 de junio:
01:30 h El submarino I-168 bombardea Midway.
02:00 h Spruance vira al oeste
02:55 h Yamamoto cancela la operación «MI»
03:00 h El *Mikuma* aborda al *Mogami* de forma accidental
05:00 h El *Akagi*, hundido por la tripulación
08:20 h El *Hiryu* se hunde.
08:40 h Primer ataque aéreo contra los cruceros japoneses

6 de junio:
09:45-14:45 h Ataques aéreos contra el *Mikuma* y el *Mogami*
13:31 El submarino I-168 torpedea el *Yorktown* Al anochecer se hunde el *Mikuma*. El *Mogami* a duras penas llega a Truk.

7 de junio El *Yorktown* se hunde a las 04 58 h

ESTADOS UNIDOS SE PREPARA

Yamamoto y Nagumo estaban seguros de que si no conseguían la sorpresa estratégica, podrían, al menos, contar con la sorpresa táctica. Pero no hubieran estado tan animados de saber que los estadounidenses sospechaban del ataque a Midway ya desde primeros de abril. Aunque tenían alguna sospecha al respecto, no fue hasta el final de la guerra cuando los japoneses supieron con certeza que la operación «MI» estaba casi con toda certeza condenada desde el principio, gracias a un notable trabajo de la inteligencia estadounidense.

Si bien es cierto que en la victoria estadounidense intervinieron diferentes factores, ninguno tiene la importancia del desciframiento del código JN25, utilizado en esos momentos por la Marina japonesa. Aunque este descubrimiento era un hazaña más que notable, el código no se conocía en su totalidad. No obstante, se pudieron leer suficientes frases como para que el capitán de corbeta Joseph Rochefort, comandante de la estación en Hawai de la Oficina de Inteligencia de Combate (conocida como «Hypo»), avisara al almirante Chester Nimitz, jefe de la flota, de que los japoneses estaban preparando una gran operación, dirigida seguramente contra Midway. Aunque los informes iniciales presentaban la suficiente ambigüedad como para atribuir a los japoneses unas intenciones distintas, Nimitz consideró las sospechas de Rochefort lo bastante sólidas como para considerar Midway el objetivo más probable. El almirante respetaba a Rochefort, quien se había ganado una excelente reputación cuando supo deducir, basándose en a su trabajo de inteligencia, que los japoneses pretendían invadir Port Moresby. Gracias a esta información, Nimitz envió las Fuerzas Operacionales TF-11 y TF-17, que consiguieron detener el avance hacia el sur de la Flota Combinada con tan sólo la pérdida del *Lexington*.

El 2 de mayo, Nimitz hizo un recorrido de inspección de la isla de Midway. Aunque en esa ocasión no informó a los dos jefes de más alta graduación de la isla, el capitán de corbeta Shannon y el capitán de fragata Cyril Simmard, de todo lo que sabía, al menos se aseguró de que la guarnición estuviese preparada para rechazar un asalto anfibio. Cuando volvió a Pearl Harbor, sin embargo, no olvidó enviarles una carta poniéndoles al corriente de las intenciones niponas de atacar la isla hacia el día 28 de mayo. Por ello, se reforzaron las defensas de tierra y aire hasta un nivel que Shannon consideró apropiado para resistir cualquier asalto anfibio. A los pocos días, Nimitz tenía suficientes datos de la inteligencia militar que establecían, más allá de toda duda, que era Midway, y no Hawai o la costa este de Estados Unidos, el objetivo de la próxima ofensiva. Con estos datos en la mano, Nimitz declaró el estado de alerta en la zona de Hawai, incluyendo Midway. De nuevo, había sido el trabajo de Hypo y del ingenioso capitán Rochefort lo que había permitido confirmar las intenciones del enemigo.

La confirmación del ataque se logró gracias una estratagema de Rochefort. Los japoneses usaban, en sus comunicaciones en clave, un par de letras

El capitán de corbeta Joseph Rochefort proporcionó a Estados Unidos una información de valor incalculable cuando él y su equipo SIGINT descifraron las bases del código de la Armada japonesa JN25. El historiador Samuel Morison llamó a Midway «una victoria de la inteligencia». (US Navy)



para designar lugares, el problema era saber cuáles A partir de otras comunicaciones interceptadas e interpretadas antes se dedujo que «AL», por ejemplo, se refería a las Aleutianas, pero «AF» era más que dudosa. Para que los japoneses quedaran al descubierto, Rochefort pidió permiso a Nimitz para enviar un mensaje desde la isla, sin codificar, informando de la existencia de problemas con el suministro de agua en la isla.

Como la isla carecía de agua, sus ocupantes dependían de una planta depuradora, que «se acababa de estropear». Por tanto, la petición de un buque cisterna con agua para la isla parecía totalmente lógica a los espías radiofónicos de la inteligencia japonesa. Dos días después, el equipo de Hypo obtenía una recompensa a su truco y la confirmación de Midway como objetivo, cuando los japoneses informaron a sus almirantes de que «AF» tenía problemas con el agua. A pesar de las reticencias del almirante King en Washington, que dudaba de que fuera Midway el objetivo japonés, Nimitz tenía ahora la certeza de que era esa isla adonde se iba a dirigir la enorme fuerza concentrada por Yamamoto. Por tanto, el almirante se puso de inmediato a organizar sus limitadas fuerzas aeronavales con el objetivo de frustrar las intenciones de los japoneses.

El 15 de marzo, el vicealmirante William Halsey, comandante de la Fuerza Operacional conocida como «Task Force 16» (TF-16) de la que formaban parte los portaaviones *Enterprise* y *Hornet*, fue requerido por Nimitz para que se dirigiera a Pearl Harbor desde las vecinas islas Salomón, adonde había llegado demasiado tarde para participar en la batalla del mar de Coral. Nimitz tenía la intención de mantener a Halsey al mando de la Fuerza de ataque de Midway, pero tras su regreso el día 26 quedó patente que su estado físico, una grave dermatitis crónica, no hacía aconsejable esa elección. Halsey con gran nobleza y patriotismo, propuso al contralmirante Raymond A. Spruance como sustituto. Aunque no era aviador, tanto Nimitz como Halsey tenían a Spruance en gran consideración y no dudaron un segundo en poner la TF-16 en sus manos.

En su primera reunión, Nimitz informó a Spruance de que la flota debería largar amarras el día 28, pues Rochefort y sus especialistas de Hypo le habían informado de que los japoneses habían aplazado el día D hasta el 3 de junio, como muy pronto. Esta información no era más que una pequeña parte de todo lo que la inteligencia estadounidense había averiguado de los planes japoneses, justo antes de que éstos hubieran cambiado el código JN25. La información obtenida era, nada menos, que los principales detalles del orden de batalla de la operación que se avecinaba. Por ello, Nimitz le pudo decir a Spruance con bastante precisión a qué clase de fuerzas se iba a enfrentar y la dirección aproximada desde la que atacarían. Basándose en

Piloto de Infantería de Marina con traje de vuelo A-4 para el verano y casco A-8 de verano. (Chris Warner)



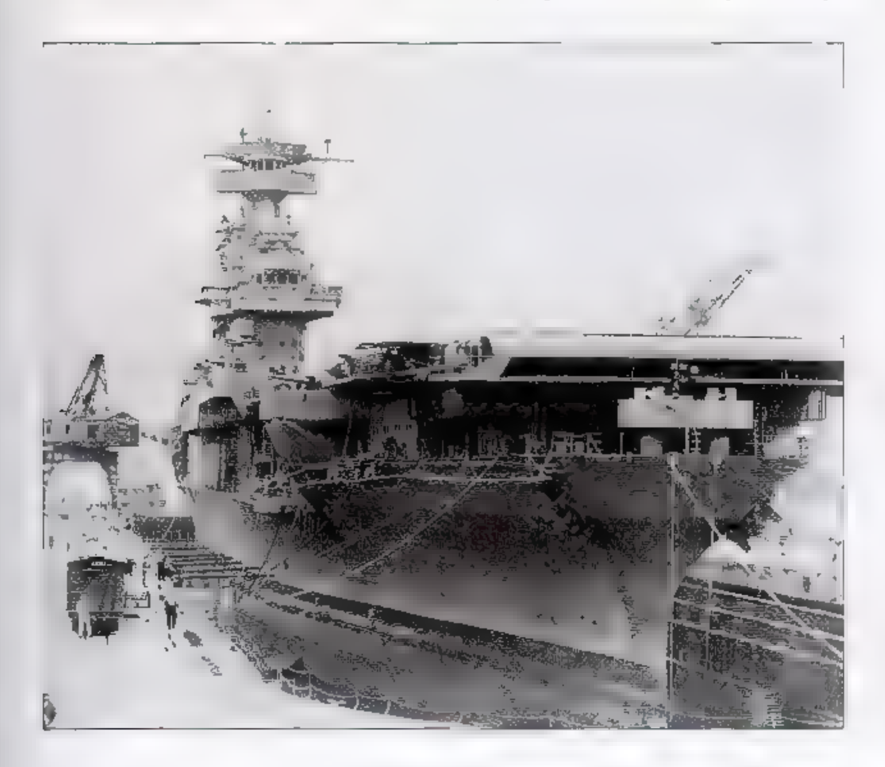
la información proporcionada por Hypo, Nimitz preparó un plan de operaciones para las Fuerzas Operacionales TF-16 y TF-17

Al día siguiente, Nimitz también se reunió con el contralmirante Frank Fletcher, que había logrado la hazaña de llevar el averiado *Yorktown* de vuelta a Pearl Harbor. Sin revelar sus fuentes, Nimitz le informó de las intenciones japonesas de invadir la isla de Midway, para lo cual el almirante Nagumo iba a emplear como mínimo cuatro portaaviones con numerosos barcos auxiliares, una fuerza de apoyo y otra de invasión. Nimitz le dijo entonces a Fletcher que debía acondicionar el *Yorktown* en unos pocos días para, a continuación, reunirse con Spruance al nordeste de Midway, donde éste asumiría el mando de las dos Fuerzas Operacionales, la TF-16 y la TF-17.

Sin embargo, este plan presumía que el *Yorktown* estaría arreglado en las mínimas condiciones exigibles para zarpar a tiempo. Muchos de los que tuvieron ocasión de observar sus daños dudaban de que tal cosa fuera posible. Las estimaciones del tiempo necesario para las reparaciones variaban desde las de los más pesimistas, unos 3 meses, hasta las más optimistas, como las del propio Fletcher, que lo reducía a 2 semanas. Incluso si la última estimación era la correcta, el *Yorktown* no llegaría a tiempo para la batalla, y Spruance tendría que enfrentarse a Nagumo con dos portaaviones, en lugar de tres, y esa correlación de fuerzas no dejaba demasiado margen para el optimismo.

Los daños sufridos por el *Yorktown* en la batalla del mar del Coral fueron tan grandes que los japoneses lo dieron por hundido. Sin embargo, pudo regresar con dificultad a Pearl Harbor y el día 27 entró en el dique núm. 1. En apenas 48 horas el barco estaba otra vez navegando. Si bien es cierto que muchas de sus reparaciones eran provisionales, su presencia en la batalla de Midway resultó decisiva. (Roger Chesneau)

En una impresionante demostración de la capacidad de improvisación de los estadounidenses, la nave se llevó al dique seco, donde fue literalmente asaltada por un ejército de 1.400 operarios que se pusieron a trabajar en turnos ininterrumpidos. Con el sonido incesante de las herramientas neumáticas y el resplandor de los equipos de soldadura como telón de fondo, el casco del *Yorktown* se reparó y los mamparos dañados se reforzaron con vigas de madera. Pocas de las compuertas estancas del buque funcionaban a causa de las deformaciones de los marcos producidas por las bombas japonesas. No obstante, el 29 de mayo, apenas un día después de que la TF-17 de Spruance hubiera zarpado, Fletcher ordenó largar amarras a bordo del reparado *Yorktown*. Su grupo aéreo, reclutado a toda prisa, incluía escuadrones de otros tres portaaviones. Junto a su escolta, formada por los cruceros pesados *Astoria* y *Portland*, y los seis destructores del «DesRon 2» (abreviatura de Destroyer Squadron 2), el *Yorktown* puso rumbo norte. A la impresionante velocidad de 27 nudos, teniendo en cuenta que las máquinas estaban todavía averiadas, se dirigió a su cita con el *Enterprise* y el *Hornet*. Fletcher estaba convencido de que podría cumplir la vehemente exhortación de Nimitz para que las Fuerzas Operacionales 16 y 17 pudieran encontrarse a tiempo al noroeste de Midway.



PLANES ENFRENTADOS

EL PLAN JAPONÉS

El plan de las operaciones «MI» y «Al» tenían un doble propósito. Primero, establecer una nueva línea de defensa desde las Aleutianas a través de Midway, Wake Island, las Marshall, las Gilbert, las Salomón del Sur y Port Moresby. El segundo, y más importante, era destruir lo que quedaba de la flota estadounidense de superficie en esa «batalla decisiva» o *Kantai Kessen* que parecía obsesionar a los estrategas navales japoneses. Supuestamente, la invasión de un lugar como Midway, que los japoneses consideraban tan importante, forzaría a los barcos estadounidenses a salir con precipitación de Hawai para presentar batalla. Segura de contar con el factor sorpresa y de tener un número mayor de barcos, la Flota Combinada no dudaba del resultado de la batalla que se iba a librar.

Para conseguir sus fines, en la Flota Combinada se elaboró un complejo plan en dos frentes, regido por unos plazos muy precisos y que requerían una gran sincronización. Las dos ofensivas se debían realizar el 7 de junio o «Día D», para los japoneses «Día N». Esta fecha se consideraba la más inmediata en que la flota de Nagumo podría llegar a la zona después de recuperarse en Japón de la operación en el océano Índico; y también, era el último día en que podía contarse con la suficiente luz de luna como para intentar un desembarco nocturno en la isla de Midway.

La primera y menos importante de las dos operaciones era la que llevaba el código «AL», y consistía en un ataque de diversión contra las islas Aleutianas, en el Pacífico Norte. Las órdenes recibidas por el vicealmirante Hosogaya indicaban que en la primera fase de la operación «AL» se debía neutralizar Dutch Harbor 3 días antes del «Día N», es decir sobre el 3 de junio. En los días siguientes se debía proceder a ocupar las islas de Adak, Kiska y Attu, hasta completar la operación el día 12 de ese mismo mes. Las fuerzas destinadas a la operación «AL» se componían del cuerpo principal de la Fuerza del Norte, la Segunda Fuerza de Ataque de Portaaviones, las Fuerzas de Invasión de Attu y Kiska y una unidad de submarinos de apoyo. Además, la Flota Combinada asignó, como destacamento del cuerpo principal de las fuerzas de Yamamoto, una fuerza de acorazados de protección y vigilancia, bajo el mando del vicealmirante Takasu. Por tanto, estos últimos saldrían del fondeadero principal de la bahía de Harashirajima junto con el resto del cuerpo principal de la flota, bajo el mando de Yamamoto, el 29 de mayo, y los otros saldrían un día antes de la base naval de Ominato, en el norte de Honshu.

La operación «MI» se dividía en dos fases diferenciadas, con todos los elementos de la flota desempeñando su papel de acuerdo con unos horarios preestablecidos de gran complejidad y rigidez. En la primera fase se realizaba la toma de la isla de Midway en el primer día de la operación, el «Día N» Se suponía, por tanto, que a partir de ese momento se estaría en una posición

de ventaja para recibir a la flota estadounidense que saldría a toda prisa de Hawai al conocer la invasión. El gran número de naves implicadas en la operación, junto a la necesidad del factor sorpresa, obligó a los japoneses a mantener su flota muy dispersa.

Según el plan japonés, la Primera Flota Aérea de Nagumo iniciaría el ataque sobre Midway dos días antes del «Día N». Sus cuatro portaaviones, acercándose desde el Noroeste, deberían lanzar sus aviones a una distancia de 250 millas (463 km) para atacar la base situada en el atolón, eliminando su poder aéreo y ablandando sus defensas terrestres para posibilitar un desembarco. Una vez cumplida esta tarea, los portaaviones de Nagumo podrían aplicarse a la tarea de atacar a los portaaviones y otras naves estadounidenses que sin duda saldrían de Hawai tras la caída de Midway. El apoyo aéreo a los desembarcos del 7 de junio iba a ser proporcionado por los cazas hidroavión Rufe, del Grupo de Hidroaviones de Apoyo del contralmirante Fujita, quien, un día antes del «Día N», ocuparía el atolón de Kure, a unas 60 millas de Midway, para utilizarlo como base. Esta operación no era sino el preludio de los desembarcos anfibios que la Fuerza de Invasión iba a efectuar, desde el sur, al alba del 7 de junio. Esta fuerza contaba con una única contribución del Ejército, materializada en el destacamento de Ichiki. El plan japonés permitía que los estadounidenses pudieran descubrir la Fuerza de Invasión de Tanaka el día 6 de junio, para que creyeran que el principal ataque japonés procedía del sur. Los cañones de 203 mm de los cuatro cruceros pesados del almirante Kurita se encargarían de proteger de cerca los desembarcos en las islas de Sand y de Eastern. Algo más al sur, protegiendo el flanco de la Fuerza de Invasión, aguardaría el cuerpo principal al mando de Kondo.

El «Día N», el cuerpo principal del almirante Yamamoto, compuesto por los barcos más poderosos de la Flota Combinada, incluido el *Yamato*, cuya presencia en la fuerza era desconocida por los estadounidenses, aguardaba a



La bandera de Nagumo ondea en el buque insignia *Akagi* (castillo rojo). Primero, el barco fue un crucero pesado de batalla, que más tarde sería reconvertido en portaaviones. Fue botado en abril de 1925 con tres cubiertas de vuelo. (Roger Chesneau)

unas 500 millas al noroeste de la isla, junto a los otros elementos de la flota ya mencionados, preparado para iniciar la fase más importante de la operación «MI». Dicha fase se iniciaría cuando los aviones de reconocimiento de largo alcance y los dos cordones de submarinos, que desde el día 2 deberían estar situados entre Hawai y Midway, informaran a Yamamoto de la salida de los estadounidenses de Pearl Harbor. El almirante japonés, entonces, concentraría sus muy dispersas fuerzas para obligar a sus enemigos a esa «batalla decisiva» de la que los japoneses estaban seguros de salir victoriosos. Del golpe de gracia se encargaría la artillería pesada de los acorazados. Entre los mandos japoneses hubo quien expresó sus dudas sobre el rígido horario y los plazos impuestos a los portaaviones de Nagumo. Según ellos, esa rigidez representaba un peso muerto que limitaba su capacidad de movimientos y les imponía dos objetivos contrapuestos: destrucción del poder aéreo de Midway y derrota de los portaaviones estadounidenses. De esta forma, quedaba poco margen de maniobra para responder a cualquier contingencia imprevista. Esta opinión, sin embargo, no dejaba de ser minoritaria y el sentimiento predominante era que todo iba a ir bien, siempre y cuando la Marina de los Estados Unidos reaccionara tal y como los japoneses habían previsto.

GRAVES FALLOS EN LA INTELIGENCIA

Considerando el poco conocimiento que la Flota Combinada tenía sobre la ubicación real de la Flota del Pacífico de Estados Unidos, resulta curioso que su plan fuera tan rígido y que enmarcaran la localización y las posibles reacciones de los estadounidenses dentro del esquema con tanta seguridad. Los resultados finales pusieron de manifiesto este exceso de confianza. De hecho, el último avistamiento fiable de la flota norteamericana realizado por los japoneses databa, nada menos, que del 18 de mayo, cuando varios navíos fueron vistos desde el aire al este de las Salomón. El 20 de mayo, Yamamoto realizó una estimación de las fuerzas estadounidenses en las Aleutianas, Hawai y Midway, que, aunque no era demasiado precisa, destacaba la capacidad de las defensas de Midway y enfatizaba la necesidad de realizar ataques aéreos contundentes desde los portaaviones de Nagumo. Su estimación de las fuerzas de Estados Unidos en la zona de Hawai era de dos o tres portaaviones de flota, dos o tres portaaviones de escolta, cuatro o cinco cruceros pesados, tres o cuatro cruceros ligeros y unos 30 destructores y 25 submarinos.

Para ilustrar lo poco que sabían los japoneses de la verdadera posición de la flota enemiga, baste con decir que en el Estado Mayor Naval de Tokio pensaban que una Fuerza Operacional (Task Force) estadounidense estaba operando muy al sur, en las islas Salomón. Basándose en esta información incorrecta, estaban seguros de que los estadounidenses no sospechaban nada de las intenciones japonesas. Los esfuerzos de Yamamoto por obtener más información sobre el tráfico naval en Pearl Harbor se quedaron en nada cuando los vuelos de observación que iban a efectuar los hidroaviones H8K Emily se tuvieron que suspender, al llegar informes del submarino I-123 de que en las aguas donde las aeronaves iban a repostar, cerca de los bajos de French Frigate, se habían visto barcos estadounidenses patrullando. El cordón de submarinos de vigilancia no tuvo más suerte, pues cuando los sumergibles llegaron a su puesto, cinco días antes del ataque, los navíos de Estados Unidos habían pasado ya. Al *Yorktown*, que pasó después, no lo detectaron.

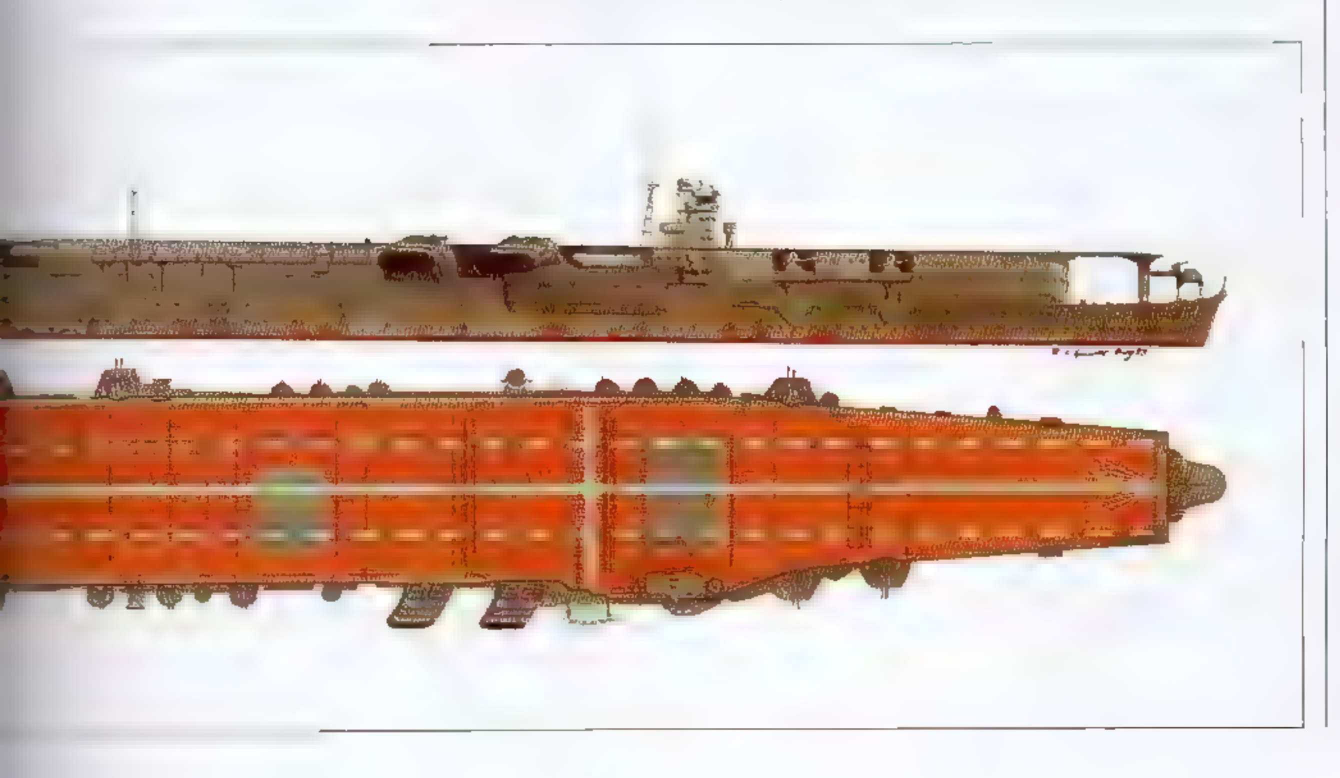
El portaaviones *Soryu* fue el último que se construyó dentro del Acuerdo Naval de Washington. El *Soryu* era el más pequeño de los portaviones de la flota si lo comparamos con sus sucesores, el *Shokaku* y el *Zuikaku*. (Jan Suermondt)



Sin embargo, los japoneses tuvieron alguna indicación de que las cosas no estaban exactamente como ellos lo habían planeado. El día 1 de junio, Ugaki anotaba en su diario: «De los 180 mensajes de radio detectados en el distrito de Hawai, nada menos que 72 llevaban la etiqueta de urgente. Creemos que el enemigo sospecha de nuestras intenciones y está preparándose para enfrentarse a nosotros». Esta vital información nunca le llego a Nagumo porque los oficiales a bordo del Yamato pensaron de manera errónea que era el *Akagi* el barco que había interceptado esas señales y que, por tanto, Nagumo tomaría las medidas necesarias. Curiosamente, los oficiales aceptaron esta hipótesis, incluso sabiendo que la radio del *Akagi* dejaba mucho que desear. De hecho, esas transmisiones nunca fueron recibidas por el *Akagi*. Por todo lo anterior, decidieron que no era necesario romper el silencio de radio impuesto por Yamamoto antes de los desembarcos. Por la misma razón, nunca se pasó a Nagumo un mensaje muy revelador sobre la posible presencia de una fuerza de portaaviones estadounidenses, esperando al este de Midway para tenderles una emboscada. Sin tener la información que podría haber cambiado los acontecimientos que estaban a punto de desencadenarse, Nagumo continuó su curso directo hacia Midway, teniendo una imagen de la situación tan opaca e impenetrable como los bancos de niebla que sus portaaviones estaban atravesando.

EL PLAN ESTADOUNIDENSE

El plan que Nimitz presentó a Spruance y Fletcher el 27 de mayo estaba basado en los datos, en teoría precisos y actualizados, que la inteligencia estadounidense tenía sobre las intenciones y la localización de los japoneses. Nimitz ya estaba seguro de que la intervención en las Aleutianas era una maniobra de distracción, a pesar de lo cual envió a esas islas una fuerza de



ORDEN DE BATALLA JAPONÉS EN LAS OPERACIONES «AL» Y «MI»

FLOTA COMBINADA
Almirante Isoroku Yamamoto en el buque insignia *Yamato*.

OPERACIÓN «AL»

(A) FUERZA DEL NORTE (Quinta Flota):
Vicealmirante Moshiro Hosogaya en CP *Nachi*
Cuerpo principal: vicealmirante Moshiro Hosoyaga en CP *Nachi*
Fuerza de Cortina, destruct. *Inazuma*, comandante Hajime Takeuchi destruct. *Ikazuchi*
Grupo de suministros: 2 petroleros, 2 transportes.

(B) SEGUNDA FUERZA DE PORTAAVIONES:
Contralmirante Kakuji Kakuta.
GRUPO DE PORTAAVIONES (4.ª DIV). contralmirante Kakuji Kakuta.
Portaav. Lig. *Ryujo*: capitán Tadeo Kato.
Unidad Aérea: tte. Masayuki Yamagami
Aparatos: 16 Cero A6M2 tipo 21: tte. Koboyashi; 21 B5N2: tte. Yamagami
Portaav. *Junyo*, capitán Shizue Isii.
Unidad Aérea: tte. Yoshio Shiga
Aparatos: 24 Cero A6M2 tipo 21: tte. Shiga, 21 D3A1, tte. Abe
Grupo de Apoyo: 2.ª Sección, Div. Cruc. 4: cap. Shunsaku Nabesima en CP *Maya*.
CP *Takao*
Grupo de Cortina. 7.ª Div. Des.: cap. Kaname Konishi
3 destruct. *Akebono, Ushio, Sazanami*
1 petrolero

(C) FUERZA DE APOYO ALEUTIANAS:
Vicealmirante Shiro Takasu en Acorazado *Hyuga* (b. insignia)
Grupo de Acorazados. *Hyuga, Ise, Fuso, Yamashiro*.
Grupo de Cortina: 9.ª Div. Cruc.: CL *Kitikami* (b. insignia), CL *Oi*
20.ª Div. Des. 4 destruct., *Asagiri, Yugiri, Shirakuma, Amagiri*.
24.ª Div. Des. 4 destruct., *Umikaze, Yamakaze, Kawakaze, Suzukaze*
27.ª Div. Des. 4 destruct. *Ariake, Yugure, Shigure, Shiratsuyu*.
Grupo de suministros: 2 petroleros

(D) FUERZA DE INVASIÓN DE ATTU:
Contralmirante Sentaro Oborni en CL *Abukuma*
2.ª Div. Des.: 4 destruct.: *Wakaba, Nenohi, Hatsuharu, Hatsushimo*.
1 minador
1 transporte.

(E) FUERZA DE INVASIÓN DE KISKA:
Capitán Takeji Ono en CL *Kiso*.
21.ª Div. Cruc.: 2 CL *Kiso, Tama*.
1 crucero Auxiliar
Grupo de Cortina: 6.ª Div. Des. 3 destruct. *Hibiki, Akatsuki, Hokaze*.
Transportes: *Hakusan Maru* (con 550 hombres) *Kumagawa Maru*.
13.ª Div. Drag.: 3 dragaminas
Destacamento de Submarinos: 6 submarinos: *I-9, I-15, I-17, I-19, I-25, I-26*.

OPERACIÓN «MI»

F) FUERZA PRINCIPAL (Primera flota):
Almirante Isoroku Yamamoto en acorazado *Yamato*
Cuerpo Principal: almirante Yamamoto
Grupo de Acorazados. 1.ª Div. Ac.: almirante Yamamoto en *Yamato, Nagato, Mutsu*.
Grupo de Portaaviones: *Hosho*, llevando 8 B5N y B5N2
Destruct. *Yukaze*
Fuerza Especial. *Chiyoda, Nisshin* (aunque diseñados como portaaviones, estas dos naves cargaron submarinos de bolsillo para esta operación)
Fuerza de Cortina. 3.er Escuadrón Des.: contralmirante Shintaro Hashimoto en CL *Sendai* (b. insignia)
11.ª Div. Des., 4 destruct: *Fubuki, Shirayuki, Hatsuyuki, Murakamo*.
19.ª Div. Des.: 4 destruct. *Isonami, Uranami, Shikinami, Ayanami*
Grupo de Suministro: 2 petroleros.

(G) PRIMERA FUERZA DE ATAQUE DE PORTAAVIONES:
Primera Flota Aérea: vicealmirante Nagumo.
1.ª Div. Portaaviones: vicealmirante Nagumo en portaav. *Akagi*
Akagi, portaav.: capitán Taijiro Aoki
Unidad Aérea. comte. Mitsuo Fuchida.
Aparatos: 21 Cero A6M2 tipo 21: tte. comte. Itaya.
21 D3A1: tte. comte. Chihaya
21 B5N2: tte. comte. Murata.
Kaga, portaav. capitán Jisaku Okada.
Unidad Aérea: tte. comte. Tadashi Kusumi.
Aparatos: 21 Cero A6M2 Tipo 21: tte. Sato
21 D3A1: tte. Ogawa.
30 B5N2: tte. Kitajima.
2.ª Div. Portaav., contralmirante Tamon Yamaguchi en portaav. *Hiryu*.
Hiryu, portaav.: capitán Tomeo Kaku
Unidad Aérea: tte. Joichi Tomonaga.
Aparatos: 21 Cero A6M2 Tipo 21: tte. Mori
21 D3A1: tte. Kobayashi.
21 B5N2: tte. Kikuchi.
Soryu, portaav., capitán Ryusaku Yanagimoto.
Unidad Aérea. tte. comte. Takashige Egusa.
Aparatos: 21 A6M2 Cero Tipo 21: tte. Suganami.
21 D3A1: tte. Ikeda.
21 B5N2: tte. Abe
2 D4Y1
Grupo de Apoyo: contralmirante Hiroaki Abe en CP *Tone*
8.ª Div. Cruc., contralmirante Abe
CP *Tone* y CP *Chikuma*.
2.ª Sección, 3.ª Div. Ac.: ac. *Haruna*
Ac. *Kirishima*.
Fuerza de Cortina. 10.º Escuadrón Des., contralmirante Kimura en CL *Nagara*
4.ª Div. Des. destruct.: *Nowaki, Arashi, Hagikaze, Maikaze*
10.ª Div. Des.: 3 destruct.: *Kazaguma, Yugumo, Makigumo*
17.ª Div. Des. 4 destruct. *Urakaze, Isokaze, Tanikaze, Hamakaze*
Grupo de Suministro: 1 destruct.: *Akigumo*
5 petroleros.

FUERZA DE INVASIÓN DE MIDWAY (Segunda flota):
Vicealmirante Nobutake en CP *Atago*

(H) CUERPO PRINCIPAL SEGUNDA FLOTA:
Vicealmirante Kondo.
4.ª Div. Cruc. (menos la 2.ª Sección): CP *Atago*, CP *Chokai*
5.ª Div. Cruc.: CP *Myoko*, CP *Haguro*.
3.ª Div. Acoraz. (menos la 2.ª Sección): acoraz. *Kongo*, *Hiei*.
Fuerza de Cortina. 4.º Escuadrón Destruct.: contralmirante Nishimura en CL *Yura*.
2.ª Div. Des. 4 destruct.: *Murusame*, *Samidare*, *Harusame*, *Yudachi*
9.ª Div. Des.: 3 destruct.: *Asagumo*, *Menegumo*, *Natsugumo*
Grupo de Portaav.: capitán Sueo Obayashi, *Zuiho*, capitán Obayashi
Aparatos: 12 A6M2 Cero Tipo 21: tte. Hidaka.
12 B5N2: tte. Matsuo
1 destruct.: *Mikazuki*.
Grupo de Suministro: 4 petroleros.
1 barco taller

FUERZA DE OCUPACIÓN DE MIDWAY:
Contralmirante Raizo Tanaka.
12 transportes
3 patrulleras
(Estos barcos llevaban unos 5.000 soldados. Minoru Ota, oficial de la Armada, comandaba la 2.ª Fuerza Naval especial de desembarco y el destacamento del Ejército al mando del coronel Kiyonao Ichiki.)
1 petrolero
Fuerza de Escolta: contralmirante Tanaka en CL *Jintsu*.
15.ª Div. Des.: 2 destruct.: *Kuroshio*, *Oyashio*.
16.ª Div. Des., 4 destruct.: *Yukikaze*, *Amatsukaze*, *Tokitsukaze*, *Hatsukaze*.
18.ª Div. Des.: 4 destruct.: *Shiranuhi*, *Kasumi*, *Arare*, *Kagero*
Grupo de ayuda de Hidroaviones: contraalmirante Ruitaro Fujita en portaav. lig. *Chitose*.
11.ª Div. Apoyo Hidroaviones: portaav. lig. *Chitose*
Aparatos: 16 A6M2-N Rufe (hidroaviones de caza)
4 aviones de exploración.
Portahidroaviones *Kamikawa Maru*.
8 A6M2-N Rufe (hidroaviones de caza)
4 aviones de exploración
1 destruct. *Hayashio*.
1 patrullera.

(J) FUERZA DE APOYO PARA MIDWAY:
Vicealmirante Takeo Kurita en CP *Kumano*.
7.ª Div. Cruc.: vicealmirante Kurita
4 CP: *Kumano*, *Suzuya*, *Mogami*, *Mikuma*
8.ª Div. Des.: 2 destruct.: *Asashio*, *Arashio*.
1 petrolero

(K) GRUPO DE DRAGAMINAS:
Capitán Sadatomo Miyamoto.
4 dragaminas.
3 cazasubmarinos
1 barco de suministros
2 cargueros

FUERZA AVANZADA DE SUBMARINOS (Sexta flota):
Vicealmirante Teruhisa Komatsu, en el *Katori* en Kwajalein.
3.er Escuadrón de Subm., contralmirante Chimaki Kono.
Río de Janeiro (Buque insignia en Kwajalein)
19.ª Div. Sub. (L & M): capitán Ryojiro Ono
1-156, *1-157*, *1-158*, *1-159*.
30.ª Div. Sub.: capitán Maseo Teraoka
1-162, *1-165*, *1-166*
13.ª Div. Sub.: capitán Takeharu Miyazaki
1-121, *1-122*, *1-123*.

FUERZA AÉREA EN TIERRA (11.ª Flota Aérea):
Vicealmirante Nishizo Tsukahara, en Tinian
Fuerza Expedicionaria de Midway: capitán Morita.
36 cazas Cero
10 bombarderos Betty en Wake.
6 hidroaviones en Jaluit
24.ª Flotilla Aérea: contraalmirante Maeda
Grupo Aéreo de Chitose en Kwajalein.
36 cazas Cero
36 aviones torpederos B5N2
1.er Grupo Aéreo en Aur y Wotje
36 cazas Cero
36 aviones torpederos B5N2
14.º Grupo Aéreo.
36 Hidroaviones en Jaluit y Wotje

CAMPAÑA DE MIDWAY, ORDEN DE BATALLA DE LAS FUERZAS ESTADOUNIDENSES

FLOTA ESTADOUNIDENSE DEL PACÍFICO Y ÁREAS DEL OCÉANO PACÍFICO
Almirante Chester W. Nimitz.

FUERZA DE ATAQUE DE PORTAAVIONES

Contralmirante Frank Fletcher

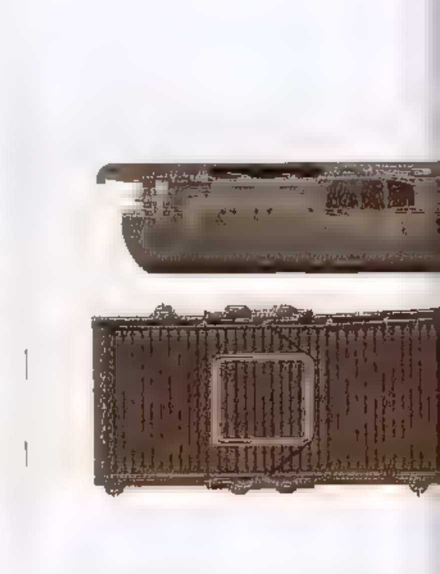
Task Force 17 (Fuerza Operacional): contralmirante Frank Fletcher
TG 17.5 Grupo de Portaav.: capitán Elliot Buckmaster
Yorktown (portaav.): capitán Elliot Buckmaster
Aparatos: Escuadrón VF-3: 25 F4F-4 Wildcat
Escuadrón VB-3: 8 SBD-3 Dauntless
Escuadrón VS-3: 19 SBD-3 Dauntless
Escuadrón VT-3: 13 TBD-1 Devastator
TG 17.2 Grupo de Cruceros: contralmirante William Smith en CP *Astoria*
CP *Astoria*, CP *Portland*
TG 17.4 Grupo de Destructores: capitán Gilbert C. Hoover (ComDesRon 2)
6 destructores: *Hamman, Hughes, Morris, Anderson, Russell, Gwin*

Task Force 16: contralmirante Raymond Spruance
TG 16.5 Grupo de Portaav.: comte. George D. Murray
Enterprise (portaav.): comte. George D. Murray
Aparatos. Escuadrón VF-6: 27 F4F-4 Wildcats
Escuadrón VB-6: 9 SBD-2 y 3 Dauntless
Escuadrón VS-6: 19 SBD-2 y 3 Dauntless
Escuadrón VT-6: 14 TBD-1 Devastator
Hornet (portaav.): comte. Marc A. Mitscher
Aparatos. Escuadrón VF-8: 27 F4F-4 Wildcat
Escuadrón VB-8: 9 SBD-2 y 3 Dauntless.
Escuadrón VS-8: 19 SBD-1, 2 y 3 Dauntless
Escuadrón VT-8: 15 TBD-1 Devastator
TG 16.2 Grupo de Cruceros: contralmirante Thomas C. Kinkaid (ComCruDiv 6)
CP *New Orleans*, CP *Minneapolis*, CP *Vincennes*, CP *Pensacola*, CP *Northampton*, y CL *Atlanta*
TG 16.4 Grupo Cortina de Destructores: capitán Alexander R. Early (ComDesRon 1)
9 destructores: *Phelps, Worden, Monaghan, Aylwin, Balch, Conyngham, Benham, Ellet, Maury*
Grupo de Petroleros: *Cimmarron, Platte*
2 destructores: *Dewey, Monssen*

ataque, la TF-8, al mando del contralmirante Theobald, compuesta por 5 cruceros y 10 destructores, la mayor fuerza de la que se podía desprender en aquellos momentos.

En el esquema de Nimitz, la isla de Midway desempeñaba un papel importante como cuarto, e insumergible, portaaviones de la flota. Si bien el poder aéreo de la base se aumentó hasta llegar a los 115 aparatos de distintas clases, Nimitz era muy consciente de la relativa antigüedad de muchos de los aviones allí estacionados, lo cual los hacía vulnerables a las sucesivas oleadas de la aviación de Nagumo. Teniendo en cuenta las circunstancias, era consciente de que la única forma de aprovechar la limitada capacidad de esos aviones era tratar de infligir el mayor daño posible a las cubiertas de vuelo de los portaaviones japoneses, con la esperanza de destruir sus aviones antes de que pudieran despegar. Por tanto, Nimitz dio órdenes para que los cazas de Midway se usaran como escolta de los bombarderos y no para defender la base aérea. Ese trabajo había que dejarlo para las baterías antiaéreas. También esperaba que los vuelos de patrulla a larga distancia de los PBY A5, iniciados el 22 de mayo, actuarían como lo ojos de Midway y de la Fuerzas de Ataque de Portaaviones, y que serían dichos aparatos los primeros que establecerían contacto con las fuerzas japonesas. Sin embargo, con excepción de Shannon, Simard y unos pocos oficiales de alto rango, nadie sabía en Midway que los portaaviones participarían en la defensa de la isla. Por ello, no se hizo ningún esfuerzo para coordinar las actuaciones de la Armada, el Ejército y la Infantería de Marina de Midway con las fuerzas navales en alta mar. De hecho, a los pilotos de la Armada estacionados en la isla se les informó de que la prioridad de los portaaviones era defender Pearl Harbor, para que no echaran de menos los aviones de la flota cuando los japoneses atacaran. Para Nimitz era fundamental guardar en el más absoluto secreto la presencia de los portaaviones en aguas al nordeste de Midway, pues de sus aviones dependía el curso de los acontecimientos. Para

Imagen del *Hornet*, con su pintura de camuflaje, en la época en que participó en el raid de Doolittle y en la batalla de Midway. Fue hundido a finales de 1942 en la batalla de Santa Cruz. (Jan Suermondt)



SUBMARINOS

Contraalmirante Robert H. English, comandante de la Fuerza de Submarinos de la Flota del Pacífico en Pearl Harbor (Control de Operaciones).

TG 7.1 Grupo de Patrulla de Midway, 12 submarinos: *Cachalot, Flying Fish, Tambor, Trout, Grayling, Nautilus, Grouper, Dolphin, Gato, Cuttlefish, Gudgeon, Grenadier*

TG 7.2: Grupo «Roving Short Stop», 3 submarinos: *Narwhal, Plunger, Trigger*

TG 7.3 Grupo «North of Oahu Patrol», 4 submarinos: *Tarpon, Pike, Finback, Growler*

AVIONES CON BASE EN MIDWAY

Capitán Cyril T. Simard

Destacamento de los Grupos de Patrulla 1 y 2, 38 PBY-5 y PBY-5A Catalina

Destacamento del Escuadrón VT-8: 6 aviones TBF-1

22.º Grupo Aéreo de Infantería de Marina, 2.ª Grupo, tte. Ira L. Kimes

Escuadrón VMF-221: 20 F2A-3 Buffalo, 7 F4F-3 Wildcat.

Escuadrón VMSB: 11 SB2U-3 Vindicator, 16 SBD Dauntless

Destacamento de la 7.ª Fuerza Aérea, general Willis P. Hale: 4 B-26, 19 B-17E.

FUERZAS DE DEFENSA LOCAL

6.º Batallón de Defensa de Inf. de Marina

Fuerza naval de Inf. de Marina, coronel Harold D. Shannon

1.er Escuadrón MTB (lanchas torpederas)

8 torpederas en Midway y 2 en la isla de Kure

4 pequeñas patrulleras en la zona.

2 naves auxiliares, 1 destructor en los bajos de French Frigate

1 petrolero, 1 yate modificado

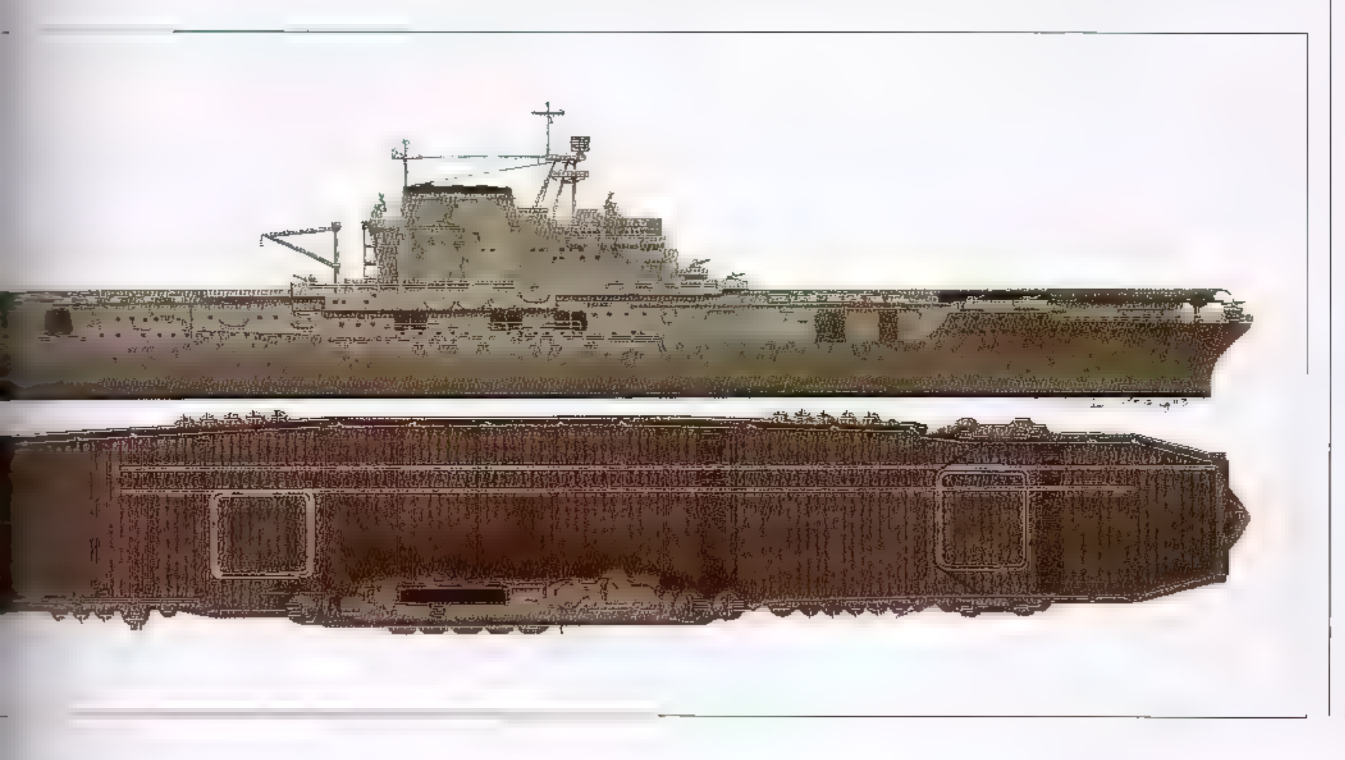
1 dragaminas en el arrecife Pearl y Hermes

2 atuneros reconvertidos en *Lisianski, Gardner Pinnacles, Laysan* y *Necker*

Unidad de Reabastecimiento de Petróleo de Midway: 1 petrolero y 2 destructores

asegurar el éxito de su estrategia, Nimitz relevó de su tarea ofensiva a 19 de los submarinos con los que contaba y los dispuso a modo de cortina de protección cerca de Midway. Mandó cuatro a proteger Oahu y guardó tres sumergibles en reserva para ser utilizados en caso de necesidad

El objetivo de las fuerzas estadounidenses estaba fuera de discusión. Eran los cuatro portaaviones de Nagumo que se acercaban, con toda cer-



teza, desde el noroeste. Nimitz dejó claro a Fletcher y Spruance que para conseguir alguna ventaja sobre ellos era indispensable el factor sorpresa, golpeando los primeros y desde un flanco.

La considerable superioridad material de los japoneses no dejaba a los estadounidenses otra opción que la de un ataque devastador con todas las fuerzas posibles, para retirarse inmediatamente a posiciones más seguras. Dado que la sorpresa y la velocidad eran los elementos más importantes en el plan de Estados Unidos, Nimitz descartó la utilización de los lentos acorazados de la Fuerza Operacional 1, con base en San Francisco.

Sabiendo lo limitado de los recursos de la Marina estadounidense, no se consideró la opción de una larga batalla de desgaste contra la Armada Imperial. Si Fletcher y Spruance fracasaban y los japoneses lograban hundir los portaaviones de Estados Unidos, todo el Pacífico y las posesiones estadounidenses, así como la costa oeste, quedaban a merced de los japoneses. Nimitz dejó claro a sus subordinados que toda acción contra el enemigo debía emprenderse con valor, pero siempre bajo el principio de «riesgo calculado». Fletcher y Spruance debían entrar en combate sólo si veían claras posibilidades de infligir al enemigo un daño que superara en mucho a las propias pérdidas. A pesar de la valiosísima información proporcionada por Hypo, Nimitz sabía que la operación en la que se estaba embarcando comportaba un gran riesgo. Muchas cosas podían salir mal y, desde luego la batalla no estaba ganada de antemano. Por eso, no sorprende que al lugar previsto para el encuentro de los tres portaaviones estadounidenses, a 32 grados de latitud norte, 173 grados de longitud oeste y 325 millas (523 km) al nordeste de Midway, lo bautizaran como «Point Luck» (Punto suerte).

COMANDANTES ENFRENTADOS

COMANDANTES JAPONESES

El almirante Isoroku Yamamoto sobresale, al margen de quién narre los acontecimientos, como el motor central y más poderoso de la cadena de mando japonesa durante la batalla de Midway. Ello se debe en parte a su poder dentro de la Flota Combinada y a su preeminencia sobre oficiales de mayor graduación o antigüedad en el Estado Mayor Naval. Pero, en realidad, el plan Midway era completamente suyo, y cuando falló (y falló por completo) no realizó ningún intento de buscar un chivo expiatorio. Los análisis de la batalla que, *a posteriori*, hicieron los japoneses, permitieron identificar una serie de graves fallos en la estrategia de la operación, y sin embargo, por extraño que parezca, ninguno de estos errores empañó la fama de Yamamoto como uno de los estrategas más importantes del Japón.

Quizás la raíz de los mayores errores cometidos en la operación Midway haya que buscarlos en el temperamento del comandante de la Flota Combinada. Patriota hasta la médula, se daba cuenta de que la guerra del Pacífico era, ante todo, una apuesta muy arriesgada. Jugador inveterado, tanto al póquer como al shogi, quizás se convenció a sí mismo de que el futuro de su patria dependía de una operación en la que todo se jugaba a una carta. Todo ello quizás explicaría su casi patológica insistencia en la velocidad que había que imprimir a la operación «MI», y su generoso despliegue de medios y efectivos para una gran operación iniciada sin información fiable sobre el poderío y la situación de las fuerzas navales estadounidenses. No cabe duda de que su determinación en llevar adelante el plan, sin permitir ninguna crítica al mismo, estaba motivada no sólo por la certeza de que Estados Unidos se recuperaría rápidamente, sino por el sentimiento de fracaso, incluso de deshonor, creado por el raid de Doolittle, que había llegado a poner en peligro la sagrada persona del emperador.

Su gran reputación, sobre todo en su país, se basaba en que era considerado un pionero en el desarrollo de la fuerza aérea naval. Si bien es cierto que favoreció el crecimiento de la fuerza aérea dentro de la Rengo Kantai (Marina Imperial), existen bastantes indicios, en las decisiones que tomó entre Pearl Harbor y Midway, que podrían indicar que, en el fondo, nunca comprendió por completo los cambios radicales que el poder aéreo iba a representar para la guerra en el mar. Esto explicaría que tomara la decisión de dividir la Primera Flota Aérea tras el ataque a Pearl Harbor, lo cual sugiere que no había comprendido la revolucionaria trascendencia de esta formación aérea y naval. Según su alambicado y complejo plan, iban a ser las piezas de 406 y 457 mm de los acorazados del mal llamado «Cuerpo Principal» de la flota los que acabarían con el poderío estadounidense en el Pacífico en la *Kantai Kessen*, o batalla decisiva, que los nipones esperaban En definitiva, aunque reconocía la importancia de los portaaviones, nunca dejó de asignarles un rol secundario comparado con el de los acorazados.





IZQUIERDA **Almirante Isoroku Yamamoto, comandante en jefe de la Flota Combinada, artífice del ataque a Pearl Harbor y principal responsable de la desastrosa operación «MI». Inició su carrera con el almirante Togo en la batalla de Tsushima. Tras la batalla de Midway continuó ejerciendo de jefe de la flota hasta caer víctima de una emboscada aérea estadounidense. Mientras realizaba un viaje de inspección de varias bases en los mares del Sur, su avión fue atacado por varios cazas P-38 Lightning. Fue ascendido póstumamente al cargo de almirante de toda la flota. (US National Archives)**

DERECHA **Almirante Chuichi Nagumo, comandante de la Primera Flota Aérea en Pearl Harbor y en Midway. Hombre fuera de lugar en la aviación naval, de la que no sabía casi nada, fue criticado con dureza por sus fallos en ambas operaciones. (US National Archives)**

Por si todo lo anterior fuera poco, la dispersión de una flota tan grande, que por un lado contribuía tanto al factor sorpresa como al de la seguridad, impedía, al mismo tiempo, la concentración de la fuerza necesaria para la batalla decisiva. Elementos de vital importancia como los portaaviones *Ryujo* y *Junyo* se desperdiciaron en la maniobra de distracción de las Aleutianas, que fracasó por completo en su propósito. Esta dispersión también privó a los portaaviones de Nagumo de la abundante artillería antiaérea de los numerosos cruceros y acorazados, que hubieran podido asistir a los portaaviones durante el ataque de los aviones estadounidenses. Tras la batalla del mar del Coral, a pesar de la insistencia del vicealmirante Tamon Yamaguchi, Yamamoto no reorganizó la Flota Combinada alrededor de tres grupos de portaaviones de una manera análoga a las Fuerzas Operacionales (TF) estadounidenses.

El contraalmirante Tamon Yamaguchi era uno de los almirantes japoneses más convencidos de la importancia de la fuerza aérea. Al igual que Yamamoto, Yamaguchi sirvió como agregado naval en la embajada japonesa de Washington y estudió en la Universidad de Princeton. Tenido en alta estima por el comandante en jefe de la Flota Combinada, recibió el mando de la 2.ª División de Portaaviones en noviembre de 1940, a la que dirigió en la operación contra Pearl Harbor y en la batalla de Midway. Fue en esta última acción donde decidió hundirse con su buque insignia, el portaaviones *Hiryu*, el 5 de junio. Haber adoptado la organización que proponía Yamaguchi habría representado colocar a los acorazados en una posición de subordinación respecto a los portaaviones en la Rengo Kantai. Hizo falta un desastre como el de Midway para que los defensores de los acorazados aceptaran ese cambio. Por otro lado, tampoco hay que olvidar otro factor que influyó de manera notable en el curso de los acontecimientos: la anacrónica decisión de Yamamoto de embarcarse él mismo en uno de los barcos participantes en la batalla. Debería haberse quedado en Hashirajima, como hizo Nimitz en Oahu, para dirigir a sus fuerzas de acuerdo con la información recibida de la inteligencia militar. Una vez en alta mar, el silencio radiofónico impuesto a su flota, para no dar pistas al enemigo, hizo por completo inútil la presencia de Yamamoto en el teatro de operaciones.

IZQUIERDA **En su calidad de jefe del Estado Mayor Naval, el almirante Osami Nagano apoyó los planes de Yamamoto para las operaciones de Pearl Harbor y Midway. En ambos casos, el consentimiento fue forzado por la amenaza de Yamamoto de dimitir si no se aprobaban dichos planes.**

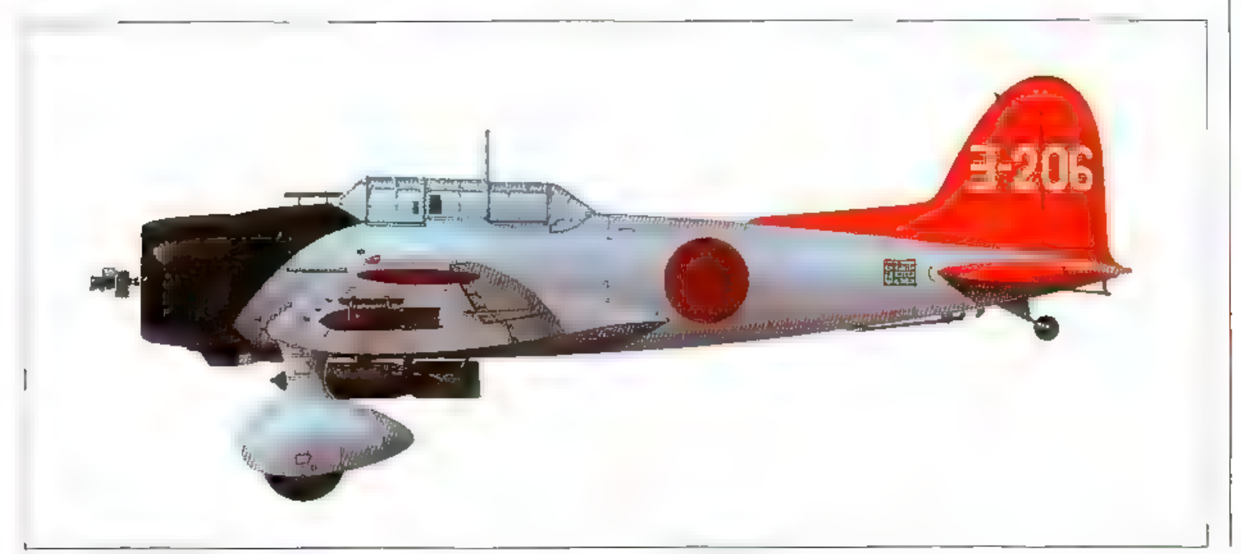
DERECHA **El contraalmirante Tamon Yamaguchi, fue siempre un defensor de la fuerza aérea de los portaaviones frente a los defensores de los acorazados.**





Todavía es mucho más cuestionable su decisión de mantener al vicealmirante Chuichi Nagumo al mando de la Primera Flota Aérea. No se puede dudar de la capacidad de Nagumo como especialista en torpedos y como marino, pues en su calidad de comandante de cruceros y acorazados quedó demostrada en numerosas ocasiones. Pero su elección como comandante de una fuerza en su mayoría aérea, fue una decisión bastante peculiar, si tenemos en cuenta su falta de experiencia con la aviación naval. De hecho, algún colega suyo había comentado que Nagumo no conocía el potencial del arma aérea en una batalla naval. El problema es que su elección no fue fruto de una decisión de sus superiores, sino el resultado de un proceso burocrático y protocolario por el cual un puesto vacante era ocupado de manera automática por el mando al que le correspondía, según un rígido sistema de escalafón. Así, aunque Yamamoto no se mostró demasiado satisfecho con la promoción de Nagumo a tan importante cargo, tuvo que acep-

El Aichi D3A Val nutrió los escuadrones de bombardeo en picado de la Rengo Kantai. (Pilot Press)



tarlo con resignación, pues se rumoreaba que, de haberlo rechazado, el sentido del honor del vicealmirante le habría impulsado al suicidio.

En aquellos momentos, sin embargo, Nagumo era el almirante de flota de portaaviones más destacado del mundo. Además del éxito en Pearl Harbor, los portaaviones de Nagumo se habían paseado victoriosa y arrolladoramente por los mares del Sur y el océano Índico, y ,sin duda, en su mente se acabó por instalar la sensación de ser invencible. Quizás ese exceso de confianza podría explicar muchos de los errores cometidos antes de la batalla y durante la misma, como las imperfectas tareas de reconocimiento aéreo que tuvieron una importancia nada despreciable en el resultado de la batalla. Algunos de dichos reconocimientos, desafiando toda lógica, se efectuaron de una manera muy descuidada.

Tras Midway, Nagumo todavía fue comandante de portaaviones, pero fue relevado del mando tras la batalla de Santa Cruz. Fue comandante de las fuerzas niponas de Saipan, donde acabó suicidándose para no ser capturado cuando la isla fue conquistada por los estadounidenses en 1944.



El comandante en jefe Chester William Nimitz jugó un papel fundamental en la victoria estadounidense al confiar en la información de sus servicios de inteligencia. (US National Archives)

COMANDANTES ESTADOUNIDENSES

Es obligado reconocer que la profesionalidad, realismo y objetividad de los mandos estadounidenses en la batalla de Midway los situaba en una posición diferente de la de sus oponentes de la Armada Imperial. No cabe duda de que el más destacado de estos marinos fue el almirante de la Flota, Chester Nimitz. Apenas se hizo cargo del mando, su cordialidad y buen trato le hizo de inmediato popular entre sus subordinados, creando confianza y elevando la moral de los hombres después de Pearl Harbor. En la preparación de la batalla de Midway dejó claro su estilo de mando, basado en la confianza en sus subordinados y en saber aprovechar su talento y experiencia de la forma más eficaz. Vale la pena destacar la seriedad con la que se tomó los informes de inteligencia del comandante Rochefort y cómo respetó su juicio de experto, incluso cuando su propio superior, el almirante King, tenía serias dudas. En definitiva, toda la organización de la estrategia de la flota se basó en la premisa de que la información de Rochefort era fidedigna. Por ello, el almirante King sentía cierto desasosiego al pensar en ello y comparaba la posición de su almirante de la Flota del Pacífico con la del almirante Jellicoe en la batalla de Jutlandia, a quien Churchill definió como «el único hombre que puede perder la guerra en una tarde». Los acontecimientos, sin embargo, no tardaron en demostrar que la flota estadounidense no podía estar en mejores manos.

Chester William Nimitz fue nombrado comandante en jefe de la Flota de Estados Unidos en el Pacífico (CINCPAC) el 31 de diciembre de 1941, sustituyendo al almirante Kimmel. A las pocas semanas de estar en el cargo había conseguido elevar la moral de la flota. Su decisión de confiar en la información proporcionada por Hypo y la de reservar sus limitadas fuerzas para derrotar a los portaaviones de Nagumo, le convierten en le verdadero

IZQUIERDA **Cuando fue designado para reemplazar, a causa de una enfermedad, al comandante de la Fuerza Operacional 16, el contralmirante Raymond A. Spruance carecía de experiencia como comandante de portaaviones. Poseía, sin embargo, una inteligencia incisiva y flexible, además de una gran sensatez, lo cual le convertía en un mando muy adecuado para las condiciones tan particulares de la batalla de Midway. (US National Archives)**

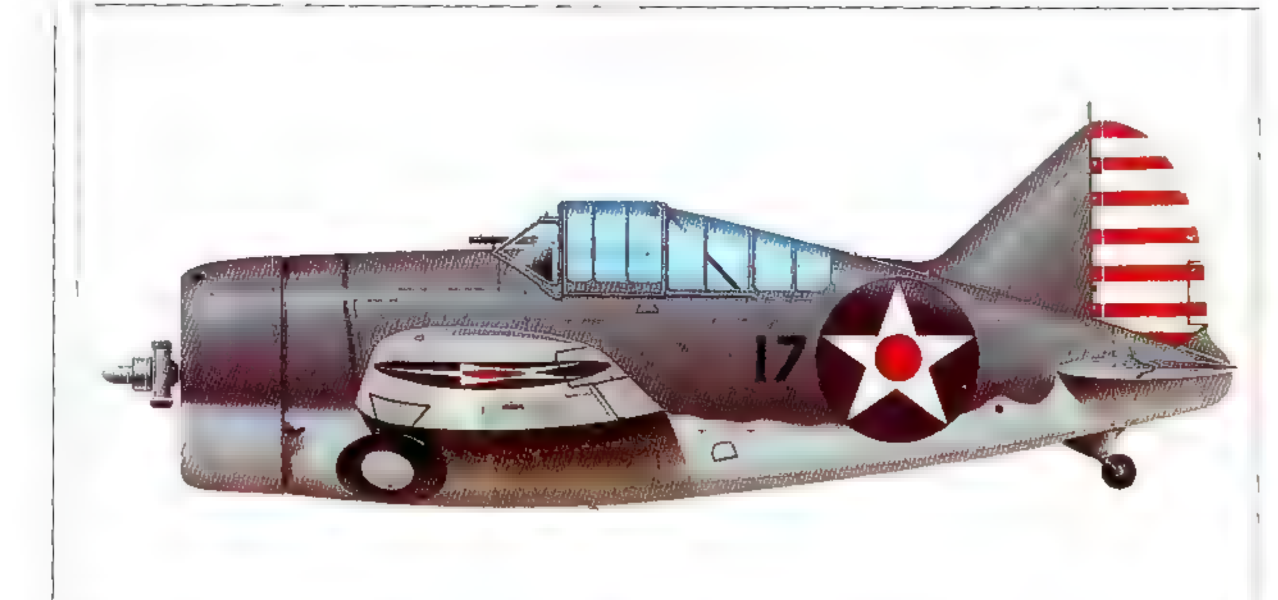
DERECHA **El contralmirante Frank «Blackjack» Fletcher fue el comandante de las fuerzas navales estadounidenses en el mar del Coral y de las Fuerzas Operacionales 16 y 17 en Midway. Aunque ganó en ambas batallas, se le consideró un jefe de portaaviones demasiado prudente, lo cual quedó patente en su actuación en Guadalcanal en agosto de 1942. (US National Archives)**





artífice de la victoria estadounidense. Después de Midway fue nombrado comandante en jefe de la Zona Central del Pacífico, cargo en el que compartió con MacArthur la responsabilidad de dirigir la guerra en el Pacífico. En 1944 fue ascendido a almirante de la Flota y en 1945 formó parte del grupo de mandos aliados que aceptaron la rendición de Japón a bordo del USS *Missouri* en la Bahía de Tokio. Chester Nimitz nunca se cansó de reconocer el importantísimo papel desempeñado en la batalla por el contralmirante Raymond Spruance, llegando a decir que fue su subordinado el verdadero artífice de la victoria. Este sincero reconocimiento adquiere especial relevancia si consideramos que Spruance no era un almirante de portaaviones y que fue nombrado en el último momento a causa de la dermatitis del almirante Halsey. Nimitz jamás criticó la capacidad y los méritos de Halsey, apodado «Bull», pero tampoco tuvo reparos en reconocer que la inteligencia analítica de Spruance, su carácter sosegado y su disposición a trabajar en equipo lo convertían en el candidato ideal para las condiciones tan particulares de la batalla de Midway. Años después, reflexionando sobre el papel desempeñado por la suerte en la designación de Spruance como jefe de la TF-16, Nimitz llegó a decir: «Para la Marina fue un gran momento el día en que Halsey ingresó en el hospital». A pesar de que Spruance rechazó siempre la fama que tanto gustaba a Halsey, al final alcanzó un notable prestigio, basado en exclusiva en su profesionalidad. Con notable modestia, nunca dudó en atribuir a Nimitz todo el mérito de la operación, en especial por haber tenido el valor de aceptar la imagen de la situación que la información militar indicaba, y por haber sabido actuar en consecuencia. En definitiva, Spruance era el hombre adecuado para el trabajo. A partir de junio de 1942 se convirtió en uno de los mandos navales más importantes en el Pacífico.

A pesar de que el almirante Frank Fletcher también desempeñó un papel importantísimo en la victoria de Midway, su nombre parece relegado a un discreto segundo plano, detrás del que técnicamente fue su subordinado, Raymond Spruance, y de su superior, el almirante Nimitz. Aunque su papel en la batalla del mar del Coral motivó algunas críticas, en la batalla de



Midway supo aprovechar la experiencia adquirida. Una decisión importante, por ejemplo, fue la de separar las dos Fuerzas Operacionales para no ofrecer a los japoneses el suculento blanco de tres portaaviones juntos.

En poco tiempo, la efectividad de esta decisión de Fletcher quedó eficazmente demostrada para los japoneses. Por otro lado, al permitir que Spruance liderara el ataque contra los portaaviones japoneses el 4 de junio, le dio la oportunidad de llevarse el mérito de haber asestado el primer golpe. El hecho que de manera consciente sacrificara parte de su prestigio personal en aras de la eficacia operativa dice mucho de la categoría humana de este marino.

El valor con el que los pilotos lucharon a bordo de sus ya obsoletos Brewster F2 Buffalo, hizo que los pilotos de los bombarderos japoneses que atacaban el atolón de Midway los confundieran con los modernos Wildcat. (Pilot Press)

EJÉRCITOS ENFRENTADOS

FUERZAS AERONAVALES JAPONESAS

El Mitsubishi A6M2 Zero-Sen fue el símbolo más evidente de la capacidad militar de los japoneses en los primeros seis meses de la guerra del Pacífico. Este caza aeronaval representaba un excelente compromiso entre una estructura sencilla y ligera, de gran maniobrabilidad y un considerable radio de acción, unido a una considerable potencia de fuego. Desde el ataque a Pearl Harbor, los Cero habían barrido del cielo a los Aliados cada vez que se habían encontrado en combate, por lo que adquirieron una reputación que en los días de la operación «Midway» era casi mítica. Hasta que los Aliados no recuperaron uno de estos aparatos casi intacto, tras estrellarse en las Aleutianas durante la operación «AL», no fueron capaces de adivinar cuál era el talón de Aquiles de tan soberbia máquina. No cabe duda, sin embargo, de que fue la pericia de los pilotos, como el teniente comandante Shigeru Itaya del *Akagi*, lo que otorgó a los japoneses la superioridad aérea que permitió a los bombarderos en picado y a los escuadrones de aviones torpederos de la Rengo Kantai atacar de forma tan demoledora los objetivos aliados en mar y tierra.

El excelente diseño del Aichi D3A1 Val, permitió a este bombardero en picado realizar ataques contra los barcos de la Royal Navy con una eficacia en los impactos del 80 %, durante la demoledora campaña japonesa en el

A pesar de la gran eficacia demostrada por este caza durante la batalla de Midway, la Patrulla de Combate formada por los Cero de la flota de Nagumo fue obligada a combatir casi a ras de agua a causa de los continuos ataques en vuelo rasante de los torpederos TBD estadounidenses. De este modo, el cielo sobre los portaaviones japoneses quedó desprotegido, lo que permitió a los bombarderos en picado Dauntless realizar sus devastadores y precisos ataques sin el temor de ser interceptados por los temibles Cero.



océano Índico del mes de abril de 1942. Aunque se trataba de un avión grande y con un aparatoso tren de aterrizaje fijo, el Val había demostrado una gran capacidad para las peleas de perros en la batalla del mar del Coral. Dos ejemplares de su sustituto, el Yokosuka D4Y1 Judy, estuvieron en Midway a bordo del portaaviones *Soryu*, como aviones de reconocimiento. Los 93 Nakajima B5N2 Kate que formaban los escuadrones de torpederos de los portaaviones de Nagumo en 1942 se consideraban los mejores aviones del mundo de su clase, muy superiores a sus oponentes ingleses y estadounidenses. Sin embargo, su superioridad era sólo relativa, puesto que, al igual que todos los aparatos de su clase, su lentitud y pobre armamento lo hacía vulnerable al ataque de los cazas y a las defensas antiaéreas. A pesar de todo ello, su actuación en Midway fue más que destacada. Además de actuar como torpedero contra los portaaviones estadounidenses, fue utilizado también como bombardero horizontal contra la base del atolón.

PORTAAVIONES JAPONESES EN MIDWAY

Nombre	Desplazamiento	Eslora	Armamento
Akagi	[illegible] 500 Tm	2[illegible] m	6 cañones de 2[illegible] mm [illegible] cañones de 119 mm 28 AA de [illegible] mm 63 aviones
Kaga	38 2[illegible]0 Tm	248 m	10 cañones de 200 mm 8 AA de [illegible]7 mm 72 aviones
Soryu	18 800 Tm	227 m	[illegible] AA de [illegible]27 mm 28 AA de 25 mm [illegible] aviones
Hiryu	[illegible] 300 Tm	227 m	12 AA de 127 mm

El cuadro indica la cantidad de aparatos que cada nave llevaba en el momento de la batalla, [illegible] capacidad máxima. El *Kaga*, por ejemplo, podía embarcar un máximo de [illegible] aeronaves.

A pesar del indudable valor de este avión desde el punto de vista técnico, en los días de la batalla de Midway ya comenzó a manifestarse un problema en la fuerza aeronaval japonesa que se arrastraría hasta el final de la guerra y que acabó siendo crucial para las fuerzas imperiales. Al contrario que los acorazados de la Flota Combinada, que se mantuvieron sin utilizar fondeados en el puerto de Hashirajima, desde el principio de la guerra, los portaaviones de la Primera Flota Aérea habían estado en acción casi sin descanso desde Pearl Harbor. Como consecuencia de ello, el desgaste de la batalla había comenzado a diezmar las líneas de pilotos y tripulantes. La Armada japonesa había entrado en guerra con una masa relativamente pequeña de 5.000 pilotos, de los cuales unos 3.500 actuaban en primera línea. A causa de la política de mantener a los tripulantes más expertos en misiones de combate, muy pocos de esos

El *Akagi* fue remodelado en profundidad entre 1936 y 1938 y modernizado con una pista simple a lo largo de toda la eslora. La última modificación importante tuvo lugar a finales de la década y consistió en el cambio de su chimenea original de 82 metros de altura por una lateral para alejar el humo lejos de la cubierta de vuelo, tal y como se aprecia en la foto. Éste es el aspecto que presentaba en Midway.

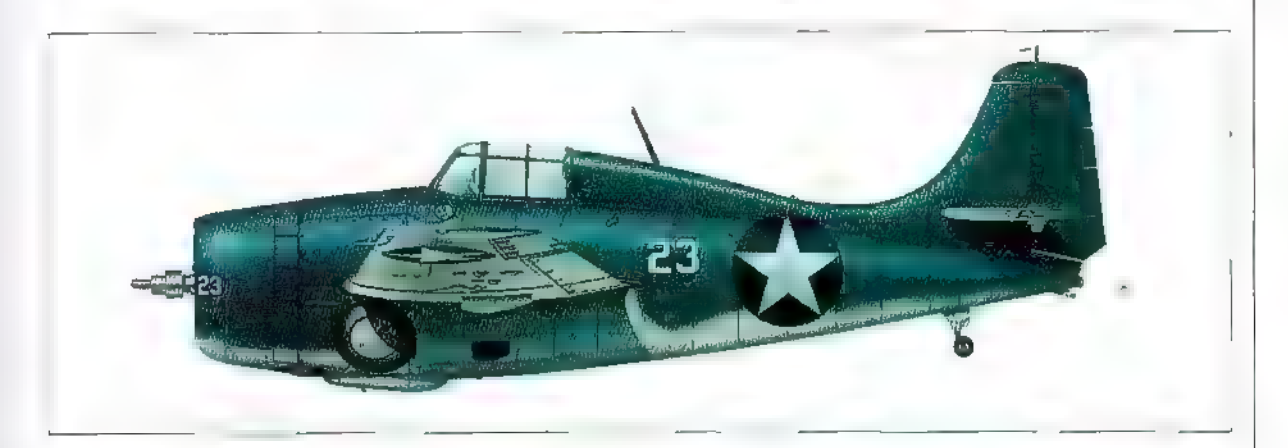


AVIONES DE CAZA ESTADOUNIDENSES Y JAPONESES EN MIDWAY

País	Tipo	Armamento	Motor	Vel. Máx.	R. Acción	Techo	Enverg.	Long.
Estados Unidos	Grumman F4F-4 Wildcat	6 ametr. 0,5	1 200 CV R-1830-8[illegible]	318 mph	1 450 km	10 36[illegible] m	11,5 m	8,5 m
Estados Unidos	Brewster F2A Buffalo	4 ametr. 0,5[illegible]	1 100 CV	300 mph	[illegible] km	9 [illegible] m	[illegible] m	7,9 m
Japón	Mitsubishi tipo 2 A6M 2 Cero	2 ametr. [illegible] mm [illegible] 99 [illegible] [illegible]	925 CV Sakae 12	3[illegible]8 mph	3 [illegible]20 km	10 300 m	[illegible]8 m	8,9 m

ACORAZADOS JAPONESES EN LA OPERACIÓN «MI»

Nombre	Desplazamiento	Armamento	Blindaje	Fecha de entrega	Destino
Yamato	72.800 Tm	9 x 460 mm 12 x 155 mm 12 x 5 AA de 127 mm	Cinturón de 400 mm 500-650 mm en torretas 200 mm en cubiertas	Dic. de 1941	Hundido en abril de 1945
Nagato	34.100 Tm	8 x 406 mm 18 x 127 mm 8 AA de 140 mm	Cinturón de [illegible]00/300 mm	Nov. de 1920	Usado como blanco para pruebas nucleares en el atolón de Bikini, 1946
Mutsu	34.100 Tm	8 x 406 mm 18 x [illegible] mm 8 AA de 127 mm 4 TT de 533 mm	356 mm en torretas hasta 75 mm en cubiertas	Oct. de 1921	Explosión interna accidental, 1943
Kirishima	27.500 Tm	8 x 355 mm 14 x 152 mm 8 AA de 127 mm	Cinturón de 76/203 mm	Abril de 191[illegible]	Hundido frente a Guadalcanal 1942
Haruna	2[illegible].500 Tm	8 x 355 mm 14 x 152 mm 8 AA de 127 mm	229 mm en torretas	Abr. de 191[illegible]	Hundido en julio de 1945



El Grumman F4F-4 Wildcat del comandante de VF-3 John S. «Jimmy» Thach, del USS *Yorktown*, Midway, 4 de junio de 1942.

veteranos estaban disponibles para transmitir su experiencia a los nuevos aviadores que se estaban formando en Japón. Por ello, la mayor parte, por no decir la totalidad, de los nuevos pilotos, eran verdaderos bisoños, carentes de la habilidad mínima necesaria para el combate.

El peligro de esta política se hizo evidente tras la batalla del mar del Coral cuando el nuevo portaaviones de flota, el *Zuikaku*, tuvo que retirarse por falta de pilotos expertos, como el teniente comandante Takahashi, que dirigió los bombarderos en picado que actuaron contra Pearl Harbor. De hecho, Nagumo se quejó de la poca experiencia de la mayor parte de los nuevos aviadores con los que se reemplazó a las tripulaciones de la flota aeronaval. Como pronto se pudo ver, la escasez de pilotos no hizo más que empeorar a causa de las terribles pérdidas sufridas en Midway.

FUERZAS AERONAVALES ESTADOUNIDENSES

En la batalla que estaba a punto de desencadenarse se iban a enfrentar aviones contra aviones y aviones contra barcos de guerra. El número real de aeroplanos con el que los estadounidenses contaban, incluidos los de la base de Midway, sobrepasaba en apenas 23 a los 325 aparatos a bordo de los portaaviones japoneses. Esta ventaja numérica, sin embargo, carecía por completo

PORTAAVIONES DE ESTADOS UNIDOS EN MIDWAY

Al ser el Hornet*, el* Enterprise *y el* Yorktown *naves de la misma clase, la información aquí ofrecida sirve para los tres*

Desplazamiento estándar:	19.800 Tm
Eslora máxima:	246 m
Número de aviones:	85-90
Armamento (1942):	8 cañones AA individuales de 127 mm. cal. 38 16 ametr. AA cuádruples de 28 mm 23 ametr. AA individuales de 20 mm
Fecha de finalización:	20 octubre 1941

de importancia si tenemos en cuenta que todos los tipos de avión empleados por los estadounidenses eran, por una causa u otra, inferiores a sus oponentes japoneses.

Si bien el caza principal de la «Navy», el F4F-4 Wildcat, era inferior al Cero, los pilotos estadounidenses habían aprendido, con la amarga experiencia, las tácticas necesarias para poder enfrentarse a su ágil oponente. Siempre que era posible, los F4F picaban sobre los Cero disparando con sus 6 ametralladoras para destruir la ligera y desprotegida estructura de los cazas japoneses. Cuando no se podía evitar una «pelea de perros», los Wildcat también demostraron ser muy capaces de plantar cara a los Cero. Los pilotos de la «Navy» estaban bien adiestrados en tiro de deflexión y los puntos de mira especiales de sus armas permitían una precisión letal en los disparos. El blindaje y los tanques de combustible autosellables del robusto Wildcat le permitían soportar impactos capaces de destrozar un Cero y volver a su portaaviones. El F4F era el avión que pilotaba el teniente comandante John S. «Jimmy» Thach, quien comandó el escuadrón combinado de cazas en Midway, compuesto por el escuadrón VF-3 del *Saratoga* y el VF-5 del *Yorktown*. La experiencia adquirida por este aviador combatiendo a los Cero se materializó en una nueva táctica que tomó su nombre, llamándose la «Ola Thach» y que fue utilizada con éxito por él mismo y por el VF-3 en la batalla de Midway.

A pesar de que el Douglas SBD Dauntless estaba considerado obsoleto por la Marina estadounidense, en las fechas de la batalla de Midway, era uno de los mejores bombarderos en picado del mundo en aquellos momentos. Su principal virtud consistía en una considerable estabilidad y una excelente respuesta a los mandos. En Midway demostró ser el verdadero «asesino» de los barcos japoneses cuando, al final de su perfecta picada en un ángulo óptimo de 80°, era capaz de «plantar» sus bombas de 450 kg en las mismas entrañas de los barcos enemigos. Sin embargo, de todos los aviones de la «Navy» usados en Midway el más anticuado era el torpedero TBD-1 Devastator. El TBD había sido diseñado en 1934, y cuando se incorporó a la Marina era el mejor avión del mundo en su clase, pero para 1942 ya estaba desfasado con claridad. En esos días, por otra parte, era el único avión torpedero con que contaba la Marina en cantidad suficiente, puesto que su sustituto, el Grumman TBF-1, todavía no estaba disponible. De hecho las 21 nuevas tripulaciones del VT-8 (escuadrón torpedero del *Hornet*), entrenadas en Estados Unidos para volar los nuevos aviones, llegaron a Pearl Harbor un día después de la partida del *Hornet*. Con ello, las tripulaciones se encontraron con que no sólo iban a tener que pilotar aviones lentos y de ascenso todavía peor, sino que además iban a tener que utilizar como arma principal un ingenio de tan vergonzosa reputación como el torpedo Mk.13, famoso por sus continuos fallos.

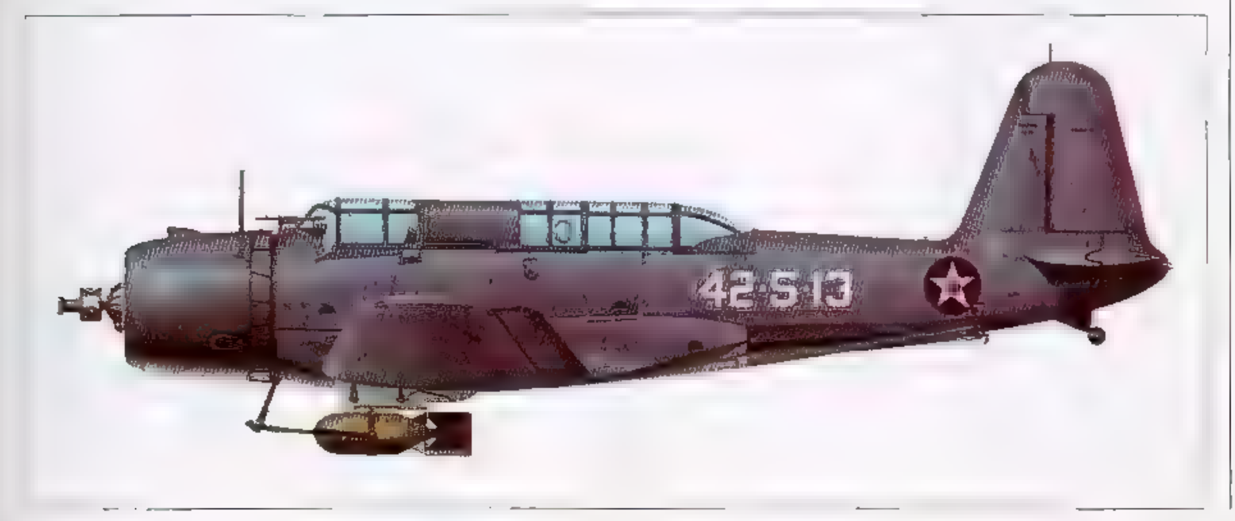
Si bien es cierto que la Armada contaba con algunos aviones modernos, el 22.° Grupo Aéreo del cuerpo de marines que participó en Midway todavía

usaba los obsoletos caza F2A-3 Buffalo, apodados «ataúdes voladores», y los bombarderos en picado Vought SB2U 3 Vindicator, apodado «Vibrator», todos ellos «regalo» de segunda mano procedentes de la Armada. Los estadounidenses también contaron con algunos aparatos nuevos, como los siete F4F-3 que combatieron junto a los Buffalo del VMF-221 y unos dieciséis SBD trabajando junto a los Vindicator del VMSB-241. En el caso de estos últimos, su superioridad potencial se vio contrarrestada por la falta de experiencia de los pilotos de los marines con este tipo de avión.

Para aumentar el poder aéreo de la isla, tanto el Ejército como la Marina despacharon hacia allí un verdadero popurrí de aviones de distintas clases. El Ejército envió un destacamento de su 7.ª Fuerza Aérea, compuesto por diecinueve fortalezas volantes B-17 y cuatro de los nuevos bombarderos medianos Marauder, preparados para cargar un solo torpedo bajo su fuselaje. Del B-17 se habían esperado grandes cosas, aunque su contribución a la batalla fue insignificante, a pesar del mucho espacio que ocupaba en la minúscula isla y de las desproporcionadas cantidades de combustible que consumía en cada salida. Los aviones ofensivos de la isla se reducían, en suma, a los seis TBF del VT-8 que habían llegado a Pearl Harbor el 29 de mayo. De entre las varias tripulaciones desembarcadas con los nuevos aeroplanos, se seleccionaron seis para salir hacia Midway, adonde llegaron el 1 de junio.

Los aviones más importantes de todos los estacionados en Midway eran los hidroaviones PBY-5 y PBY-5A Catalina de los grupos de Patrulla 1 y 2 de la Marina. Su importantísima misión consistía en patrullar e informar sobre el avance de las fuerzas japonesas, y para el 30 de mayo eran más de dos docenas de aviones los que se encargaban de «barrer» un amplio arco desde el NNE hasta el SSO de Midway en una distancia de unas 700 millas. Un día tras otro, los PBY, cargadísimos de combustible, se elevaban con lentitud para iniciar el largo viaje hasta llegar lo más lejos posible en su barrido del océano. No fue hasta el 3 de junio, sin embargo, el día señalado por Hypo como la fecha más temprana de ataque que los japoneses podrían conseguir, cuando la inminencia del asalto fue al final confirmada por los aviadores. Gracias a la eficaz cortina de vigilancia creada por los PBY, que cubría toda la zona de una posible incursión, era sólo cuestión de tiempo descubrir a los japoneses y que por fin se levantara el telón de lo que iba a ser una de las batallas más decisivas de la historia militar.

El Vought SB2U Vindicator, apodado «Vibrator» por sus pilotos, fue otro de los aviones decididamente obsoletos utilizados por la Infantería de Marina en Midway. (Pilot Press)



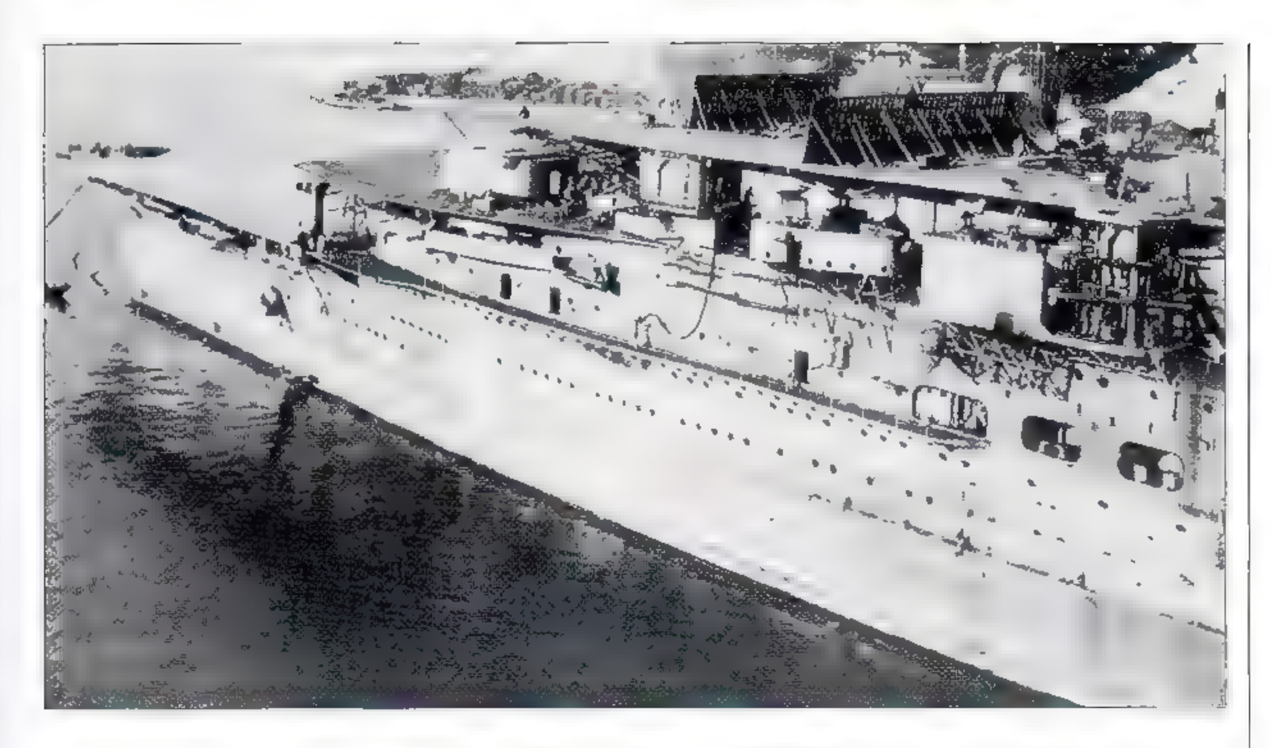
LA BATALLA: 3 DE JUNIO

EMPIEZA EL COMBATE

El primer acto del gran drama que se avecinaba, se inició a miles de kilómetros de la isla de Midway cuando, poco después de la 03.00 h, los portaaviones *Ryujo* y *Junyo* lanzaron sus aviones para atacar Dutch Harbor, con lo que se iniciaba la fase de combate de la operación «AL». Sin embargo a causa de la niebla y las malas condiciones atmosféricas que suelen prevalecer en la zona, los 15 bombarderos en picado Val de la fuerza de ataque del *Junyo* y sus 13 Cero de escolta fueron incapaces de encontrar su objetivo y volvieron al portaaviones. El grupo de ataque del *Ryujo*, tuvo más suerte y nueve de sus bombarderos Kate y tres de los Cero encontraron una brecha entre las nubes, a las 08:08 h, que de repente les mostró su objetivo, justo debajo de ellos. El radar de uno de los hidroaviones del puerto detectó la llegada de los japoneses y, aunque los barcos no tuvieron tiempo de salir del puerto, las defensas antiaéreas fueron avisadas y no tardaron en crear una densa barrera. Los Cero, además, tuvieron que vérselas con varios P-40 estadounidenses que consiguieron levantar el vuelo.

El Kawanishi H8K Emily era el más poderoso hidroavión de largo alcance utilizado en la 2.ª GM. Los planes japoneses de enviar dos de estos aviones, entre el 31 de mayo y el 3 de junio, para conseguir información detallada sobre la flota en Pearl Harbor antes del ataque a Midway no pudo realizarse. Además, el fracaso de una línea de submarinos japoneses que pudiera hacer el mismo trabajo de vigilancia dejó a Nagumo totalmente huérfano de datos fidedignos sobre la localización de la flota estadounidense. (Philip Jarrett)





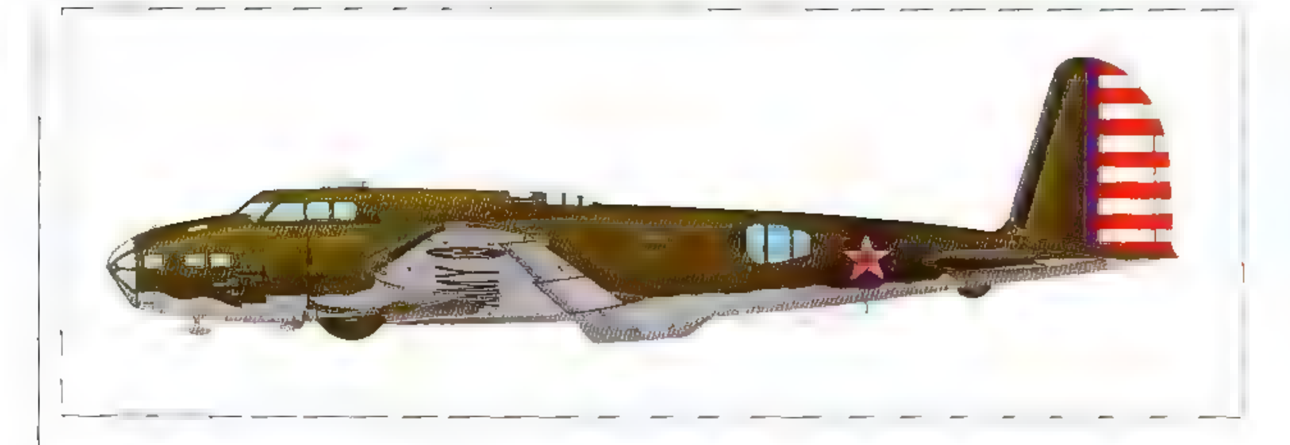
El *Kaga* empezó a construirse como acorazado, pero luego fue transformado en portaaviones. Al principio contaba con tres cubiertas de vuelo y tenía una capacidad máxima de 60 aparatos. (Roger Chesneau)

Tras el primer ataque, que dañó varios objetivos en la base, los japoneses iniciaron otra incursión a las 09:45 h para alcanzar los barcos de la Armada que había en el puerto. El mal tiempo jugó a favor de los defensores, ocultándolos a los ojos de los atacantes japoneses que tuvieron que regresar a sus naves. Pero antes tuvieron que pelear con varios cazas estadounidenses que les salieron al paso y derribaron un Cero. Al mediodía, con los aviones embarcados de nuevo, el almirante Kakuta mandó virar a sus naves hacia el suroeste.

Dos días más tarde, se realizó otro ataque contra Dutch Harbor, que terminó destruyendo los pozos petrolíferos y otras instalaciones. La Fuerza Aérea del Ejército respondió con sus B-17 y B-26, aunque sin conseguir tocar las naves niponas. Mientras sus aparatos estaban aterrizando en los portaaviones, Kakuta había recibido ya órdenes de Yamamoto de suspender la operación «AL» y de poner sus naves en «stand-by» listas para actuar en el sur. Aunque se suspendió la invasión de Adak, las islas de Attu y Kiska fueron ocupadas los días 5 y 7 como estaba previsto. En resumen, toda la operación «AL» se puede considerar un ejercicio por completo inútil, que fracasó en su propósito. El almirante Nimitz nunca dudó de que el ataque a las Aleutianas no era más que una maniobra de distracción. Apenas unas horas después de los ataques sobre Dutch Harbor, los avistamientos de los PBY de patrulla al suroeste de Midway confirmaron que la gran batalla iba a comenzar.

AVISTADA LA FUERZA DE INVASIÓN

El primer contacto con las fuerzas japonesas en pleno avance fue establecido por el PBY número 6-V-55, cuyo piloto, el oficial Charles Eaton informó del avistamiento de dos buques de transporte a las 09:04 h. Pero fue el informe retransmitido 21 minutos después el que alertó a la guarnición de Midway. Ya en el límite de su radio de patrulla, la tripulación de otro avión, el 8-V-55 había detectado una formación de naves en el horizonte. Ello hizo que Reid emi-

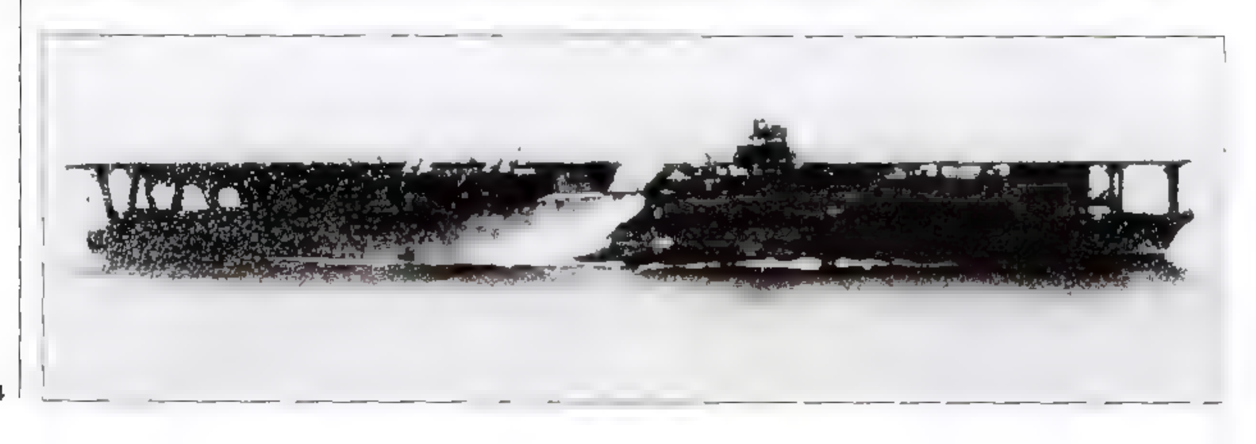


Aunque los B-17 de Midway efectuaron varios ataques contra la flota japonesa, no parece que lograran tocar ningún barco enemigo. (Pilot Press)

tiera el siguiente mensaje: «Cuerpo principal avistado», añadiendo unos minutos después la información de rumbo 262, distancia 700 millas. Al necesitar más información antes de ordenar despegar a su fuerza aérea, Shannon y Simmard aguardaron unas horas hasta que recibieron del piloto del PBY todos los detalles de la formación enemiga.

Sin la protección que otorgan las nubes, el oficial Reid tuvo que cambiar varias veces de rumbo y de altitud para no ser detectado y conseguir una buena posición desde la que obtener información precisa sobre la composición de las fuerzas japonesas. Acercándose a ellos desde la popa, pudo observar las naves de la Fuerza de Invasión de Midway del contralmirante Tanaka, que navegaba a 19 impresionantes nudos con el crucero ligero *Jintsu* situado en el centro y a la cabeza de dos columnas paralelas de naves de transporte. Ante sus proas, surcando el océano en formación de arco, los diez destructores de cortina protectora. El informe de Reid, emitido a las 11:25 h, daba cuenta de once naves, que identificaba como un portaaviones ligero, un transporte de hidroaviones, dos acorazados, varios cruceros y un buen número de destructores. La diversidad de los navíos avistados por Reid permiten suponer que su informe, sin que él lo supiera, era el resultado de varias observaciones independientes de distintas flotillas. Confusión creada, sin duda, por las frecuentes maniobras y vueltas que efectuó en las horas que siguieron a su mensaje inicial. En realidad, Reid no sólo debió de vislumbrar la Fuerza de Invasión de Tanaka, sino que también voló tras las estelas dejadas por el Cuerpo Principal al mando de Kondo y observó, así mismo, el grupo de portahidroaviones de apoyo de Fujita. Todas ellas, formaciones que navegaban a poca distancia unas de otras. A pesar de la confusión de Reid al

El *Kaga* se modificó en profundidad entre 1934 y 1935, y vio aumentado su desplazamiento de 26.900 a 38.200 Tm. Sus tres cubiertas de vuelo se convirtieron en una sola, mucho más larga, y sus aviones se incrementaron hasta 90. Esta nave y el *Akagi* formaban la 1.ª División de Portaaviones de la Rengo Kantai. (Roger Chesneau)

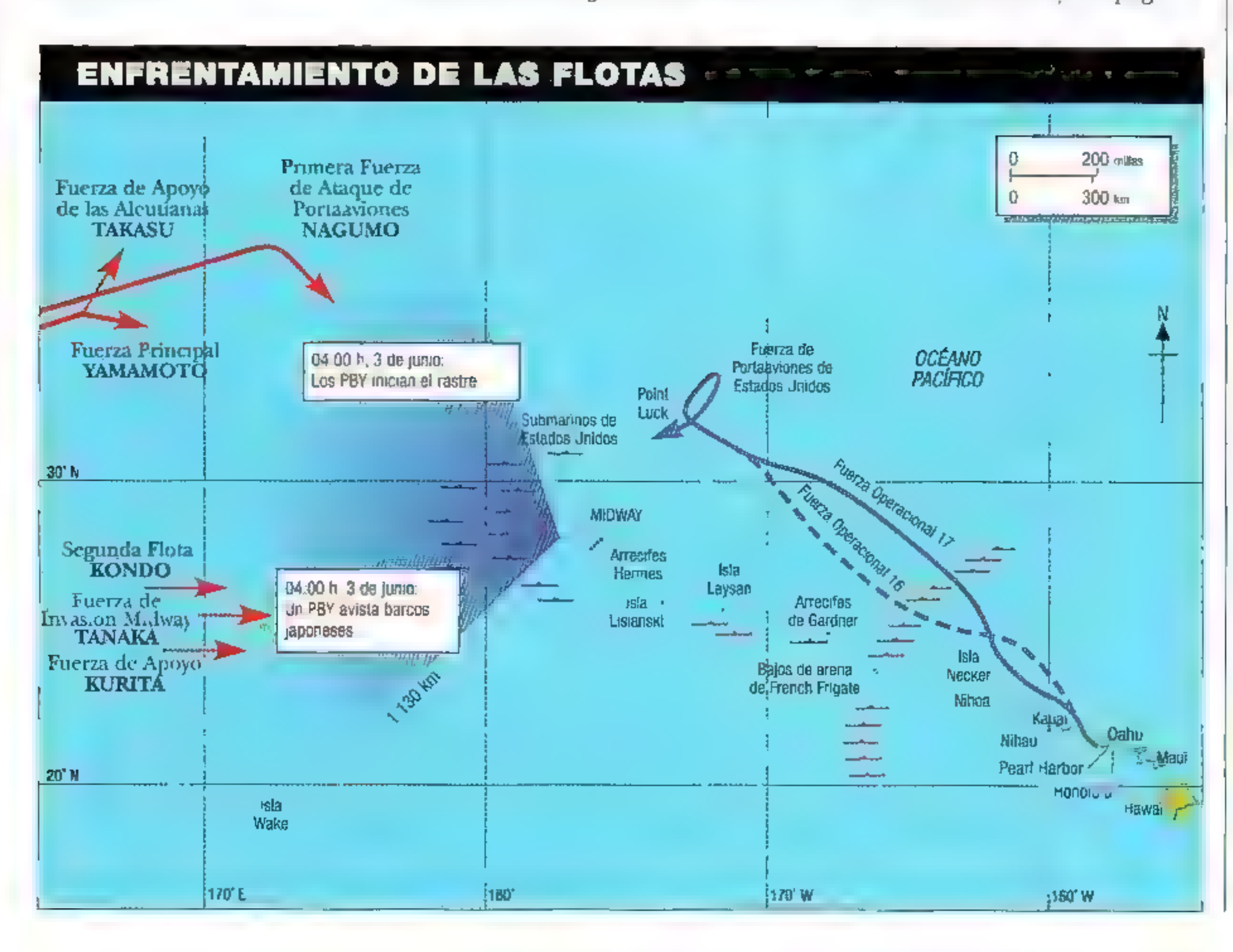


identificar algunas unidades del convoy de Tanaka, lo que quedaba claro era que una importante flota japonesa navegaba hacia Midway. Esta certeza permitió, por fin, a Simmard dar la luz verde a los pilotos del Ejército para efectuar una salida de ataque.

En el momento en que el PBY de Reid viró para dirigirse a su base, el mensaje del *Jintsu* ya había cruzado el éter, rompiendo el silencio radiotelegráfico impuesto a la flota, para anunciar al buque insignia que la flota de invasión había sido descubierta por aviones estadounidenses cuando todavía se hallaba a 600 millas de Midway. Hasta ese momento todo parecía marchar de acuerdo con el plan previsto, y las crónicas del momento indican que el humor del comandante en jefe y sus oficiales a bordo del *Yamato* no podía ser mejor. El mensaje de Tanaka, sin embargo, enfrió los ánimos de los oficiales nipones al darse cuenta de que el enemigo los había descubierto mucho antes de lo esperado. Tal y como se planteaba la situación desde ese momento, quedaba claro que el combate iba a empezar antes de lo calculado por los estrategas de la flota y que los estadounidenses podían atacar en cualquier momento a la Fuerza de Invasión de Tanaka.

De todos los aviones de Midway, sólo los B-17 tenían el radio de acción suficiente para atacar eficazmente a la fuerza japonesa a esa distancia. Y eso era posible sólo después de haber adaptado depósitos adicionales de combustible, lo que representaba reducir la carga de bombas a la mitad: apenas 4 bombas de 500 libras por aparato. Poco después de las 12 25 h nueve fortalezas volantes, bajo el mando del tte. coronel Walter Sweeney, despegaron

Las flechas indican la ruta de aproximación de las fuerzas japonesas de la Operación Midway hasta las 09:00 h del 3 de junio, cuando fueron avistadas por el PBY número 8-V-55 pilotado por el oficial «Jack» Reid. En esos momentos la TF 16 (A) ya se había reunido con la TF 17 (B) de Fletcher en Point Luck (PL). Las dos TF habían logrado burlar el cordón japonés de submarinos desplegado por Yamamoto para detectar su salida de Pearl Harbor.



ARRIBA IZQUIERDA **El portaaviones *Soryu* (Dragón verde) en los astilleros de Kure. Construido bajo las limitaciones del tratado de Washington, fue entregado a la Flota Combinada el 29 de diciembre de 1937. (Roger Chesneau)**

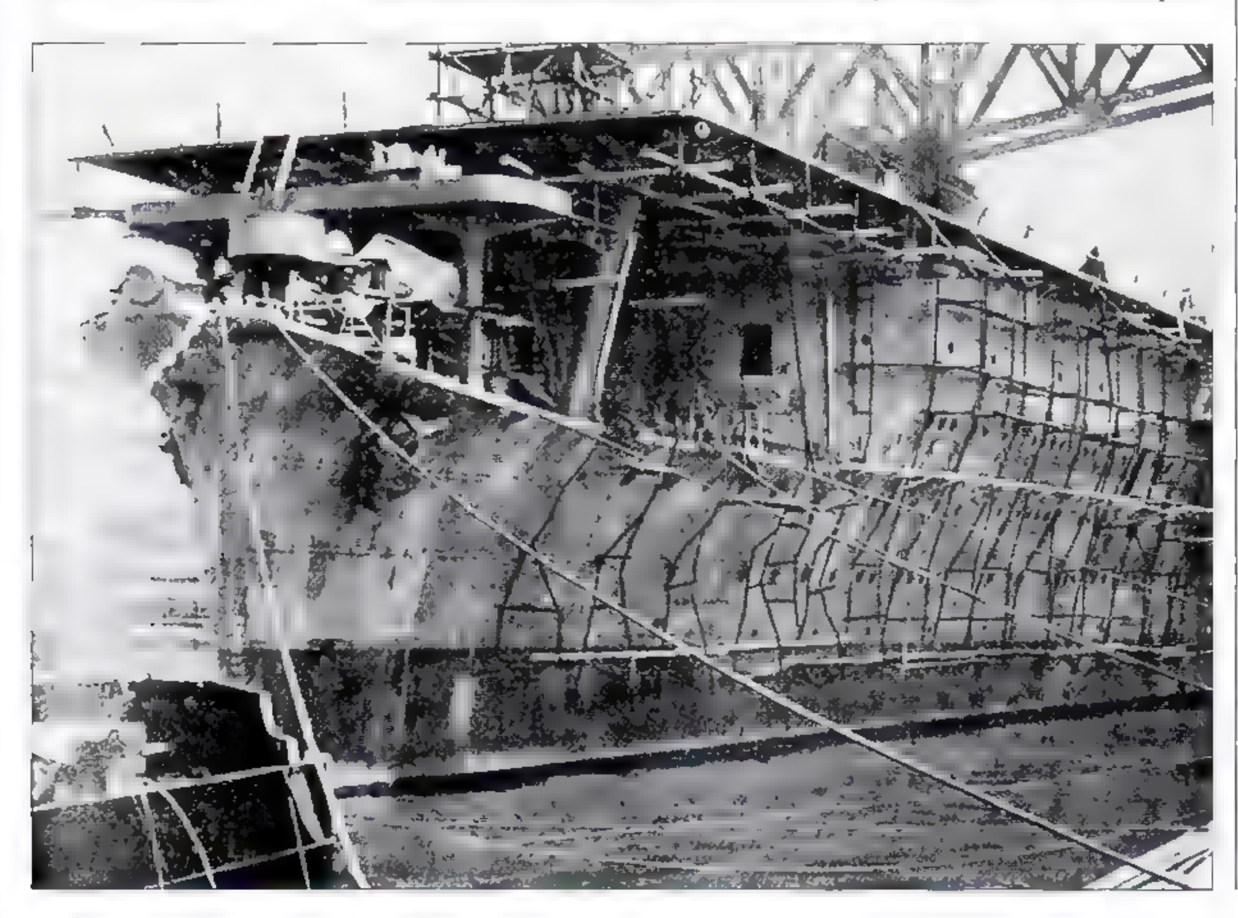
ABAJO IZQUIERDA **Aunque bastante pequeño y abarrotado en su interior a causa de las limitaciones del tratado, el *Soryu* todavía podía llevar la respetable cantidad de 63 aviones. La nave representaba la mitad de la 2.ª División de Portaaviones de la Rengo Kantai.**

enfilando hacia el oeste en dirección a los puntos de avistamiento reseñados por Reid. A las 16:40 h localizaron la fuerza japonesa y se posicionaron para su bombardeo de altura. Muy por debajo de ellos, el *Jintsu* y sus 10 destructores de escolta iniciaron el fuego con sus baterías antiaéreas, aunque a esa distancia la eficacia del fuego fuera más aparente que real, ninguno de los B-17 fue alcanzado. Por su parte, los bombarderos estadounidenses tampoco alcanzaron sus objetivos, aunque las grandes columnas de agua que levantaban las explosiones al lado de algunos barcos hicieron que los pilotos afirmaran, a su regreso a Midway, haber tocado a varias naves enemigas. En sus informes comunicaron haber dañado a varios buques entre los que se incluían, dos transportes, dos cruceros pesados e, incluso, dos acorazados. Suponiendo que esas naves debían de ser ya poco más que unos cascos en llamas, el mando estadounidense envió al submarino USS *Cuttlefish*, de patrulla por la zona, a hundir los barcos dañados. Como es natural, el submarino no encontró ni rastro de los supuestos barcos a punto de naufragar.

Pero a primera hora de la mañana la fuerza de Tanaka sufrió otro ataque, algo más humilde pero bastante más eficaz. Cuatro de los pesados y vulnerables PBY fueron aparejados de forma bastante improvisada para cargar un torpedo cada uno, y con tripulaciones formadas por voluntarios despegaron de Midway a las 21:15 h del 3 de junio con la intención de atacar a la fuerza japonesa.

Tres de ellos alcanzaron el convoy, marcando su posición gracias a los radares de a bordo, y aprovechando la luz de la luna, que dibujaba nítidamente la silueta de las naves, iniciaron su ataque a la 01:30 h. Solo el torpedo

ABAJO **Aspecto del *Hiryu* durante su construcción en los astilleros navales de Yokosuka. El *Hiryu* fue el último portaaviones construido por los japoneses bajo las restricciones del Tratado de Washington.**



del PBY del alférez Probst consiguió un impacto, que se produjo cerca de la proa del petrolero *Akebono Maru*. La explosión mató a 11 de sus hombres e hirió a otros 13, pero los daños se pudieron reparar con rapidez y la nave pronto pudo continuar su singladura con el resto del convoy. Los PBY consiguieron escapar intactos de la lluvia de fuego antiaéreo con que los despidieron los japoneses y regresaron a su base. Llegaron a Midway justo en el momento en que las fuerzas aéreas de Nagumo iniciaban el ataque.

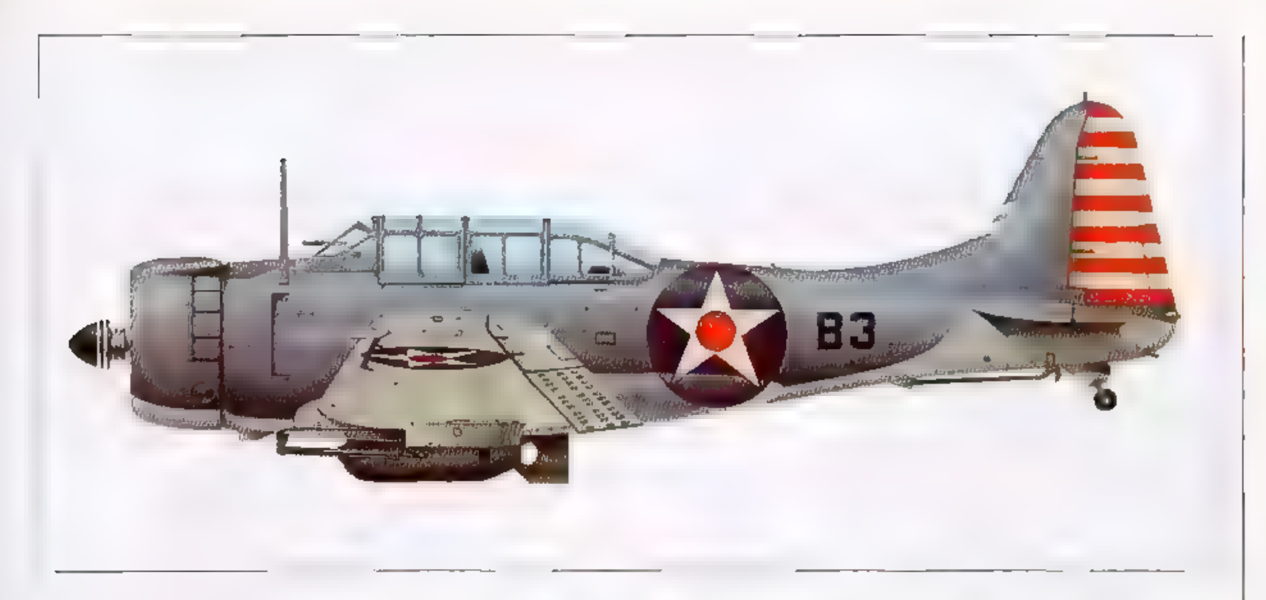
DERECHA **Conocido con cariño por los aviadores como «barge» (barcaza), el Douglas SBD Dauntless fue el responsable del hundimiento de los cuatro portaaviones de flota japonesa durante la batalla de Midway. (Pilot Press)**

FUERZAS OPERACIONALES 16 Y 17

El estado de ánimo en el *Enterprise* y en el *Hornet* era alto desde el día anterior, cuando Spruance mostró a rasgos generales el plan diseñado para su Fuerza Operacional para oponerse a la flotilla de portaaviones que sin duda se dirigía a Midway. La evidente tranquilidad del almirante reflejaba una moderada confianza. Ese mismo día, unas horas más tarde, tuvo lugar el planeado encuentro entre las dos Fuerzas Operacionales en Point Luck, con Fletcher tomando cargo de forma oficial de las dos TF, aunque en la práctica cada una de ellas podía operar de forma independiente. Desde ese momento se ordenó silencio absoluto en la radio, incluso para los sistemas de radio entre barcos, los cuales estaban diseñados, en teoría, a prueba de intromisiones. El 3 de junio se divisaron los tres portaaviones y sus escoltas trazando este-

ABAJO **Muchos consideran el *Enterprise* el mejor barco de guerra de la Armada estadounidense. Botado el 3 de octubre de 1936, sirvió con honor durante todo el conflicto, para ser desguazado sin miramientos al terminar la guerra. (Roger Chesneau)**





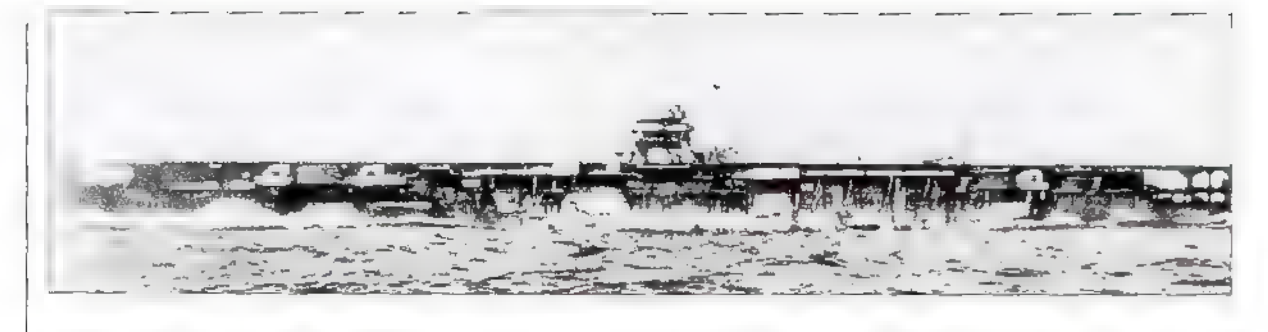


las en zigzag en las proximidades de Point Luck, con Fletcher y Spruance esperando imperturbables que los portaaviones de Nagumo mostraran sus cartas.

El día, sin embargo, no había pasado sin su ración de suspense y emoción. Tanto Nimitz como Fletcher conocían la información que el alférez Reid había transmitido por la mañana, y de su descripción de los barcos no se podía inferir que esa fuerza correspondiera al Cuerpo Principal de la flota japonesa. Por el momento, Nimitz no vio en los primeros informes, ni en los datos más detallados que le llegaron más tarde, ninguna razón para dudar de la información anterior recibida por Hypo, en la que se establecía que la fuerza principal de ataque estaba compuesta por los portaaviones de Nagumo, y de esos portaaviones todavía no se sabía nada. Fletcher también llegó a esta conclusión, confirmada por el mensaje codificado que Nimitz le transmitió por medio del telégrafo óptico: «Ésa no es, repito, no es la fuerza de ataque del enemigo -stop- ésa es la fuerza de desembarco. La fuerza de ataque llegará mañana al amanecer desde el noroeste». Con el tiempo acelerándose por momentos, Fletcher mandó señales al *Enterprise* y al *Hornet* para que cambiaran de rumbo, y a las 19.50 h las dos Fuerzas Operacionales se dirigieron hacia el sur a lo largo de la noche, apuntando hacia un lugar situado a unas 200 millas al norte de Midway. Asumiendo que Nagumo actuaría tal y como la inteligencia militar estadounidense había predicho, Fletcher planeaba lanzar sus aviones contra los japoneses desde ese punto, a primera hora de la mañana.

PRIMERA FLOTA AÉREA

El 3 de junio fue un día de preparaciones frenéticas a bordo de los cuatro portaaviones de la Primera Flota Aérea. Se terminó de repostar por completo y, poco después de las 06:00 h, los cuatro petroleros del convoy de suministro y su destructor de escolta, el *Akigumo*, iniciaron su singladura. Los portaviones y demás buques de apoyo viraron hacia el sureste y aceleraron hasta los 24 nudos para iniciar la última fase de su ruta hacia Midway. Mientras tanto, en las entrañas de los portaaviones, los mecánicos trabajaban duro en los motores de los aviones para asegurarse de que su rendi-





miento fuera perfecto y los encargados del armamento los pertrechaban con cintas de balas y proyectiles para las ametralladoras y cañones. Otros montaban las bombas para el ataque previsto a primeras horas de la mañana. Desde el puente del buque insignia, el almirante Nagumo contemplaba la escena. Un apretado círculo defensivo se había formado alrededor de los cuatro portaaviones. De este modo les rodeaban los veloces acorazados *Haruna* y *Kirishima* junto a los cruceros pesados *Tone* y *Chikuma*, el crucero ligero *Nagara* y los doce destructores de cortina. Una idea de la tensión del momento la puede dar la falsa alarma creada por uno de los serviolas del *Tone* que creyó haber visto aviones estadounidenses a primera hora del día. Aunque se enviaron tres Cero a investigar, no se encontró ni rastro del enemigo.

Bajo la cubiertas, los pilotos seleccionados para el ataque descansaban o dormían, en función de su ánimo, mientras que otros, quizás más conscientes de su propia vulnerabilidad, visitaban alguno de los pequeños altares sintoístas existentes a bordo de las naves. Allí invocaban la protección de sus divinidades ante la prueba que se avecinaba. En todos los buques se percibía, cada vez con más intensidad, que en pocas horas la Flota Combinada iba a verse involucrada en la mayor batalla de su historia. Tanto el último marinero como el oficial de mayor graduación parecían seguros de que se dirigían hacia una gran victoria.

ARRIBA **Considerado el hermanastro del *Soryu*, el *Hiryu* (Dragón volador) era el buque insignia de la 2.ª División de Portaaviones y portador del estandarte del vicealmirante Tamon Yamaguchi desde Pearl Harbor hasta su destrucción en Midway. El *Hiryu* fue el único portaaviones japonés que consiguió lanzar un ataque victorioso contra los portaaviones estadounidenses durante la batalla. (Roger Chesneau)**

ABAJO **Los escuadrones de bombarderos en picado de la Primera Fuerza de Ataque en Midway estaban equipados con los Aichi D3A1, apodados «Val» por los Aliados. Este aparato había acumulado una larga lista de éxitos desde el principio de la guerra del Pacífico.**

LA BATALLA: 4 DE JUNIO

LA PRIMERA FLOTA AÉREA GOLPEA MIDWAY

Entre las 02:45 h, momento en que despertaron las tripulaciones, y las 04:30 h, instante en el que despegaba el primer avión del grupo de ataque, la actividad en el *Akagi*, el *Kaga*, el *Hiryu* y el *Soryu* alcanzó una intensidad frenética. El ruido constante de los sistemas hidráulicos de a bordo reverberaba por todos y cada uno de los portaaviones mientras los ascensores subían los aparatos de la primera oleada, al completo de armas y combustible, hasta las cubiertas de vuelo. Todo el proceso de manejar físicamente cada aparato para posicionarlo en su lugar era un trabajo agotador, además de minucioso. Primero se empujaban los aviones de bombardeo horizontal Kate, que se colocaban al final de la línea de despegue, seguidos por los bombarderos en picado. Los últimos que se colocaban eran los cazas Cero-Sen, para que despegaran los primeros y formaran un paraguas de protección a los bombarderos pesados. A las 03:00 h los motores comenzaron a petardear hasta cobrar vida en un poderoso rugido colectivo mientras los mecánicos los calentaban. Bajo las cubiertas, los pilotos de la primera oleada se embutían en sus monos de vuelo antes de pasar por los estrechos corredores hacia el comedor, donde les esperaba el desayuno y una última reunión para recibir instrucciones. La utilización de pilotos bisoños en la primera oleada era una estrategia deliberada de Nagumo. Reservaba a la mayoría de sus pilotos veteranos a bordo de las naves para disponer de una segunda fuerza de ataque si los portaaviones estadounidenses aparecían en escena.

Si bien esta precaución es indicativa de la natural prudencia de Nagumo, el almirante, en realidad, no tenía motivos para suponer que tal aparición pudiera producirse. Su imagen mental de la situación, basada en los informes que poseía, era muy optimista. Debido a la insistencia de Yamamoto de



No se conservan fotos tomadas en la flota de Nagumo de las operaciones previas a la operación de Midway. Aunque esta foto fue tomada poco antes del ataque a Pearl Harbor, en la cubierta del *Akagi*, seguramente las escenas en la mañana del 4 de junio de 1942 fueron muy similares a ésta, en la que se aprecia a los Cero preparados para despegar.

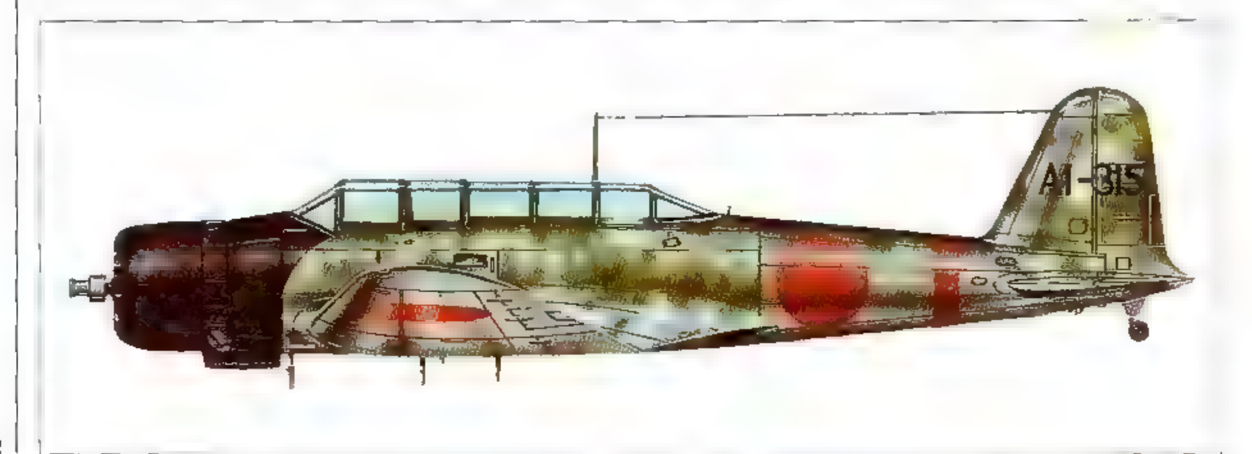
mantener la radio en absoluto silencio, el almirante ignoraba que la Fuerza de Invasión de Tanaka había sido descubierta el día anterior, con lo que el elemento sorpresa, tan importante en esta fase de la operación, desaparecía por completo. Tal optimismo quedó reflejado en el resumen de los servicios de inteligencia que se entregó a los mandos de la flota poco antes del inicio de las operaciones:

1. La flota enemiga atacará cuando haya empezado la invasión.
2. Las patrullas aéreas enemigas desde Midway serán más activas en el oeste y el sur, y menos intensas en el norte y el noroeste.
3. El radio de las patrullas aéreas enemigas es de unas 500 millas
4. El enemigo ignora nuestro plan v no ha detectado nuestras fuerzas.
5. No existe evidencia de ninguna fuerza de ataque enemiga.
6. Es posible para nuestras fuerzas atacar Midway, destruir los aviones allí estacionados y apoyar un desembarco. A continuación, virar, confrontar la flota de ataque enemiga que intente atacarnos y destruirla
7. Los ataques que el enemigo lance desde sus bases terrestres pueden ser repelidos por nuestros interceptores y nuestras defensas antiaéreas.

Aparte del punto siete, que muy pronto se confirmaría de forma espectacular, todos los demás eran erróneos Una apreciación de la realidad tan falseada explica el retraso con que los japoneses se dieron cuenta de la importancia de los reconocimientos aéreos, reconocimientos de los que, al final, dependió la suerte de la flota.

Mitsuo Fushida, comandante de la primera fuerza de ataque hasta que una enfermedad lo dejó «fuera de combate» poco después de dejar Japón, se dio cuenta de que las misiones de reconocimiento aéreo se llevaban a cabo en una sola fase y sólo después de que los aviones de ataque estuvieran ya en el aire. Según el plan japonés, si todo funcionaba como estaba previsto, cualquier fuerza estadounidense dentro del arco formado por la zona de reconocimiento sería descubierta y su posición comunicada a la segunda oleada de ataque de Nagumo Si bien Fushida consideraba el plan adecuado (ver mapa pág. 53), no podía menos que albergar serias dudas sobre su eficacia por la experiencia adquirida en las operaciones del océano Índico, en las que los barcos enemigos se descubrían desde el aire sólo cuando los aviones japoneses de los portaaviones estaban ya atacando otros objetivos. El sistema de reconocimiento nipón, como Fushida observó con cierto fatalismo, tenía el gran inconveniente de que sólo servía para confirmar lo que los japoneses creían: que no había estadounidenses en la zona. El mando japo-

DERECHA **Fue Minoru Genda, jefe de la Primera Flota Aérea y subordinado de Nagumo a bordo del *Akagi*, el primer oficial que reconoció que la derrota japonesa fue causada, en parte, por el chapucero plan de reconocimiento aéreo empleado. Con independencia de que los japoneses hubieran necesitado más aviones para un plan de reconocimiento mejor, el retraso en el despegue de los hidroaviones del *Tone* y del *Chikuma* dejó a Nagumo sin información sobre las Fuerzas Operacionales 16 y 17, conocimiento que hubiera tenido si sus aviones hubiesen despegado a la hora prevista inicialmente, las 04:30 h.**



Durante la guerra se llegaron a fabricar más de 1.150 unidades del Nakakima B5N Kate. Los portaaviones *Lexington*, *Yorktown* y *Hornet* fueron las principales víctimas de este avión. (Pilot Press)

RECONOCIMIENTO AÉREO DE LA PRIMERA FLOTA AÉREA DE PORTAAVIONES, A PARTIR DE LAS 04:30 H, 4 DE JUNIO

N

CHIKUMA
2

Un avión del *Chikuma* tiene problemas mecánicos.

40 millas

HARUNA
1

150 millas

300 millas

CHIKUMA
2

60 millas

A

Primera Fuerza de Ataque de Portaaviones
NAGUMO

04:30 h

05:00 h

B

300 millas

Aviones de reconocimiento, retrasados 30 min

TONE
2

60 millas

C

07.28 h. Avión de reconocimiento del *Tone* avista la flota de Estados Unidos.

300 millas

TONE
2

60 millas

Kure

MIDWAY

300 millas

300 millas

KAGA
3

60 millas

AKAGI
3

60 millas

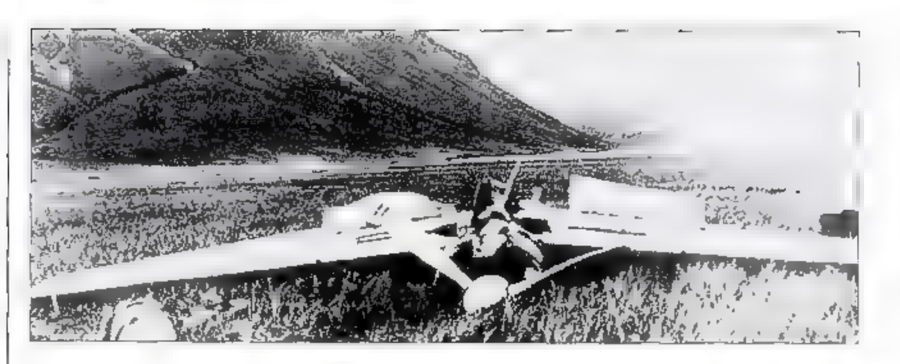
A Posición de la Fuerza Operacional de Estados Unidos, según el avión de reconocimiento japonés

B Posición según fuentes de Estados Unidos.

C Posición, según los japoneses, después de los acontecimientos.

TIPOS DE AVIÓN

1. Hidroavión Nakajima Dave.
2. Hidroavión Mitsubishi Pete.
3. Nakajima B5N2 Kate.



El fallido ataque japonés a las Aleutianas en la operación «AL» dejó, como regalo, uno de los secretos mejor guardados del Imperio nipón. Un A6M2 Cero casi intacto. El estudio en profundidad de esta soberbia máquina permitió a los pilotos estadounidenses conocer sus puntos débiles en el combate.

nés, de manera inexplicable, fue siempre reticente a reforzar estas misiones por la utilización de aviones de combate como los Kate o los Val, únicos aparatos con el radio de acción suficiente. No cabe duda del impacto que los limitados sistemas de reconocimiento japonés iban a tener en la suerte de la batalla que estaba a punto de comenzar. Minoru Genda, comandante de las fuerzas aéreas de la flota, reconoció después de la batalla que el sistema de reconocimiento fue torpe y que se puede considerar la causa inicial de la derrota de Midway.

Tras recibir las últimas instrucciones, las tripulaciones aéreas de los cuatro portaaviones salieron a las respectivas cubiertas y subieron a sus aparatos. Los 108 aeroplanos parecieron cobrar vida cuando sus motores subieron de revoluciones preparándose para el despegue. Con las cubiertas iluminadas por reflectores, los cuatro portaaviones viraron hasta encarar el viento. Desde los puentes brillaron luces verdes, y mientras el rugido de los motores iniciaba un *crescendo* ensordecedor, el primero de los 36 Cero, pilotado por el teniente Masuharu Suginami, despegó con rapidez a las 04:30 h. Mientras los marineros en la cubierta proferían gritos de ánimo y despedida, los 36 bombarderos en picado Val despegaban del *Akagi* y del *Kaga*, y lo propio hacían los 36 bombarderos horizontales Kate desde las cubiertas del *Soryu* y el *Hiryu*. Ambas formaciones estaban dirigidas, respectivamente, por el teniente Shoichi Ogawa y el jefe del ataque el teniente Joichi Tomonaga. Uno tras otro, todos los aviones fueron ocupando su lugar en la formación que volaba en círculo sobre los buques, hasta que, 15 minutos después de iniciados los despegues, Tomonaga dio la orden y los 108 aviones de la primera oleada de ataque viraron hacia el sureste, en dirección a Midway.

Apenas despegaban los aviones, los ascensores subían más aparatos a la cubierta. Sólo nueve Cero fueron enviados como patrulla de combate de los 21 barcos de la flota y otros nueve quedaron estacionados en cubierta como fuerza de emergencia. Lo reducido de estos números deja claro lo poco probable que consideraban un ataque estadounidense y muestra con claridad el clima de confianza imperante en la flota.

Los siguientes aviones enviados eran los de reconocimiento, que debían partir a las 4:30 h. El hidroavión del *Haruna* fue catapultado a la hora prevista. El *Kaga* y el *Akagi* lanzaron sus D3A1 para iniciar las patrullas por el sur y sureste de Midway. Sin embargo, los dos hidroaviones Mitsubishi Pete del *Chikuma* no se elevaron hasta 5 y 8 minutos, respectivamente, después de la hora prevista. Pero todavía fue más desgraciado para los japoneses el retraso del avión del *Tone*, que no fue catapultado hasta las 05:00 h. Con independencia de las explicaciones que *a posteriori* se buscaron para ese retraso, desde problemas con los motores o con las catapultas hasta la simple negligencia, no cabe duda de que este retraso iba a ser fatal para la suerte de la Primera Flota Aérea.

ISLA DE MIDWAY, 03:00-07:00 H

Apenas se tocó diana, a las 03:00 h, Midway fue el escenario de una intensa actividad. Así, media hora antes de que el primer avión japonés despegara de su portaaviones, once de los PBY ya estaban volando, para empezar su búsqueda. Se esperaba que antes de que terminara la mañana se tendrían los primeros avistamientos de los portaaviones de Nagumo. Después salieron los 16 B-17 del teniente coronel Sweeney enviados de nuevo para castigar a la Fuerza de Invasión de Tanaka. Con los «big boys» en el aire, el resto de los aviones de la isla fueron aprestados para la acción y cargados con bombas y torpedos.

En las dos islas del atolón, los marines realizaron las últimas prácticas de armamento, comprobaron la munición de los antiaéreos y elevaron y giraron los bien engrasados cañones y ametralladoras. Al mismo tiempo, con tensión, aguardaban la primera información de los radares que delatara la presencia enemiga. A pesar de que los dos equipos de radar disponibles no eran de los más modernos, sus 150 millas de alcance proporcionaban a la isla cierto tiempo de advertencia.

Los acontecimientos, desde esos instantes, se precipitaron. Entre las 05:20 y las 05:53 h, una serie de avistamientos desde los PBY y en las pantallas de los radares galvanizaron a todo el personal de la base que inició una actividad febril. El primer avistamiento desde un PBY fue transmitido por el avión del teniente Howard P. Ady a las 05:20 h, que informó de un avión japonés de reconocimiento. Diez minutos después llegó la confirmación que Midway, Fletcher y Oahu estaban esperando: «Portaaviones con rumbo 320°, distancia 180 millas». Los aviadores recibieron la orden de abordar sus máquinas. A las 05:45 h estaban preparados y con los motores en marcha, esperando la orden de despegar. Minutos después llegó un nuevo mensaje de otro PBY con rumbo paralelo al de Ady. Informaba de que una fuerza compuesta por numerosos aviones volaba directa hacia Midway con rumbo 320°.

Mientras tanto, las cosas se habían puesto difíciles para los discretos PBY. Abajo, desde los barcos lejanos, los ojos atentos de los japoneses se habían apercibido de la presencia de los Catalina en el cielo y en breves instantes abrieron fuego. Lanzaron varios Cero desde el *Kaga* para acabar con los intrusos, pero unas nubes oportunas permitieron ocultarse a los dos Catalina. Por último, a las 05:52 h el teniente Ady pudo dar detalles precisos sobre las fuerzas de Nagumo: «Dos portaaviones y varios acorazados con rumbo 320° a 180 millas, velocidad 25 nudos». Apenas un minuto más tarde, los radares de Midway tenían su propia imagen de la situación; los especialistas de radar que trabajaban desde un cobertizo en isla Sand detectaron la fuerza de ata-



El piloto de un D3A1 Val, cargando una única bomba de 475 k adosada a su quilla, acelera antes de despegar. Los aviones Val que atacaron Midway despegaron del *Kaga* y del *Akagi*.



Ya obsoletos en la época de Midway, los Douglas TBD Devastator de los tres portaaviones estadounidenses fueron diezmados en sus ataques contra la flota de Nagumo. (Pilot Press)

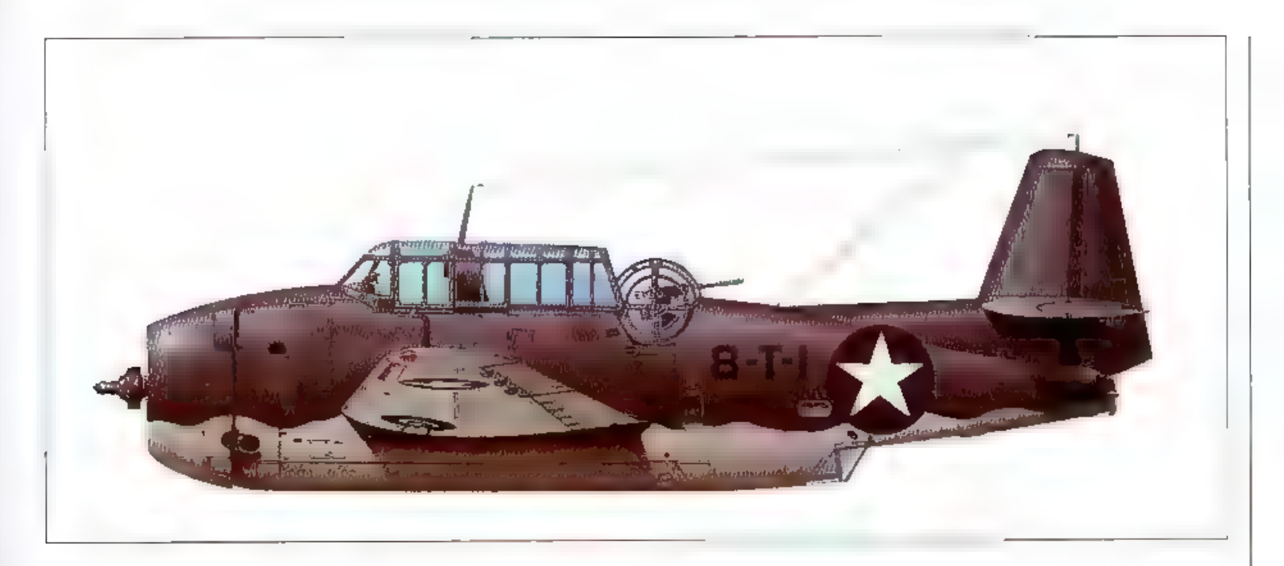
que nipona a 93 millas de distancia y 3.700 metros de altitud. Al acercarse a Midway, los puntitos parpadeantes de la pantalla se convirtieron en una gran formación que indicaba que se acercaba una fuerza enemiga considerable.

Los cazas Wildcat y Buffalo de la VMF-221 despegaron sin tardanza y, se dirigieron contra la formación japonesa. Los primeros en estar en el aire fueron los bombarderos en picado del VMSB-241, consistente en dieciséis SBD de los marines dirigidos por el comandante Lofton Henderson, cada uno armado con una bomba de 225 kg. Les seguían los vetustos SB2U «Vibrators» al mando del comandante Benjamin Norris. Y, por último, despegaron los seis TBF de la Armada integrantes del VT-6 y los cuatro bombarderos medianos B-26 del Ejército. Las fortalezas volantes de Sweeney, ya en el aire desde hacía tiempo, recibieron orden, a las 06:00 h, de dirigirse también contra los portaaviones japoneses, con lo que acabaron uniéndose a la variopinta escuadra de aviones estadounidenses.

A las 06:16 h, los 25 Wildcat y Buffalo, a las órdenes de los comandantes Parks y Armistead, se hicieron una idea clara de las fuerzas de Tomonaga que se aproximaban. Los doce aviones de Parks ganaron altura, se pusieron en posición ventajosa y comenzaron su ataque en picado contra los bombarderos horizontales nipones, seguidos por los cazas de Armistead.

En apenas unos minutos, el cielo se convirtió en una «melé» arremolinada y confusa de aviones, en la que pronto se pudo apreciar que los estadounidenses se estaban llevando la peor parte. Sin embargo, la actuación de los pilotos de los marines fue de tal bravura que los japoneses llegaron a confundir los pesados y obsoletos Buffalo con los F4F-4, mucho más ágiles, tal y como informó uno de los pilotos del *Soryu*. El precio que los estadounidenses pagaron por esos minutos de fiera «pelea de perros» fue alto: trece Buffalo y dos Wildcat derribados, con el comandante Parks entre las bajas. Los japoneses perdieron en esta acción tres bombarderos horizontales y dos Cero.

Tras salir casi indemnes de este ataque, la formación dirigida por Tomonaga continuó su aproximación a Midway, aunque ya estaba claro que en la base no quedaban aviones. Los bombarderos horizontales, por tanto, concentraron sus esfuerzos en los depósitos de combustible de isla Sand, que fueron alcanzados y ardieron durante varios días. Los bombarderos en picado continuaron el trabajo atacando los hangares, mientras que los Cero,



Aunque el debut del Grumman TBF Avenger en Midway no fue demasiado afortunado, poco después demostraría ser un avión de gran versatilidad y eficacia, realizando una carrera que se prolongó durante unos años después de la guerra. (Pilot Press)

se dedicaban a ametrallar objetivos de oportunidad. Los defensores de la isla respondieron en todo momento con sus armas en una defensa que los mismos japoneses calificaron de «feroz». De manera oficial, los japoneses admitieron haber perdido cuatro aviones sobre la isla. El capitán del submarino I-168, que aguardaba a diez millas de la costa, gozaba de una excelente vista sobre la isla y, más tarde, explicó que la isla se convirtió en una gran llamarada con edificios y depósitos de combustible explotando uno detrás de otro.

Sin embargo, cuando Tomanaga dio orden a sus aparatos de regresar, a las 06.43 h, resultaba evidente, el ataque no había sido un éxito. Las fuerzas aéreas de la isla no se habían neutralizado y las pistas del aeródromo seguían intactas. Tomonaga ya llevaba unos minutos de viaje de vuelta cuando tomó una decisión. A las 07:00 h envió un mensaje a Nagumo: «Hace falta otra oleada de ataque».

FUERZAS OPERACIONALES 16 Y 17, 04:30-08:38 H

Mientras el teniente Suginami aceleraba su Cero, a las 04:30 h, para despegar desde la cubierta del *Soryu*, a unas 220 millas de allí, hacia el este, despegaban diez SBD del *Yorktown*, cumpliendo órdenes del almirante Fletcher de patrullar un arco de 100 millas al norte de las TF 16 y 17. Aunque estaba convencido de que la inteligencia militar estaba en lo cierto y que los japoneses, por tanto, iban a atacar Midway desde el noroeste, no quiso arriesgarse a que un ataque imprevisto desde el norte le pillara por sorpresa. Cuando despegó el último de los aviones de patrulla, quedó reestablecida la rutina de espera de los últimos días.

A bordo del *Yorktown* y el *Enterprise*, Fletcher y Spruance aguardaban que se produjera el primer avistamiento de la fuerza japonesa. Cuando llegó el primer mensaje del teniente Ady, no había nada en él que indicara a los almirantes de la flota qué acciones tomar. Sin embargo, cuando llegó el mensaje de las 05:34 h al *Enterprise*, no sólo se habían detectado un portaaviones y otros buques, sino que también se revelaba su rumbo y velocidad. Los dos almirantes sabían que sólo un ataque fulminante, lo antes posible,

y con todo lo que tuvieran, podía darles cierta ventaja inicial. Esto explica la orden de Spruance de que tanto el *Enterprise* como el *Hornet* prepararan todos sus aviones para salir juntos lo antes posible. Sin embargo, al recibir informes de que a la fuerza de Nagumo, que navegaba hacia Midway, se había unido otra con otros dos portaaviones, a unas doscientas millas de la posición de los estadounidenses, el almirante tuvo que reevaluar la situación.

Spruance, en principio, esperaba reducir la distancia con el enemigo antes de mandar sus aviones, pero esa espera hubiera reducido también sus oportunidades de conseguir el objetivo primordial de dañar en lo posible a los portaaviones enemigos. Calculó que el grupo de ataque de Tomonaga estaría recuperándose en sus portaaviones sobre las 09:00 h repostando y rearmándose para una segunda oleada de ataque, y sabía que en esos momentos serían más vulnerables que nunca. Para atraparlos en ese preciso instante, era necesario adelantar el despegue de los aviones en más de dos horas, aunque llegar a los portaaviones de Nagumo representaba un viaje más largo que el radio de acción de sus aviones torpederos.

Fletcher también consideró con cuidado la situación a la luz de los últimos avistamientos, influenciado por la experiencia adquirida en el mar del Coral. Como por el momento sólo se habían visto dos portaaviones japoneses, decidió guardar el grupo aéreo del *Yorktown* en reserva, esperando más información sobre los otros dos, o quizá tres, portaaviones con que contaba Nagumo. Fletcher no tenía intención de lanzar todos sus aviones contra dos portaaviones enemigos y dejar los propios desprotegidos. Por otro lado, también quería recuperar los diez aviones exploradores enviados antes. Como sabía que esperarlos le iba a retrasar, envió a las 06:07 h a Spruance un mensaje para que siguiera rumbo suroeste y atacara a los portaaviones enemigos en cuanto los localizara. Él le seguiría tan pronto como recuperara sus aviones.

Virando para tomar su nuevo rumbo hacia la posición estimada de Nagumo, el *Enterprise* y el *Hornet* aumentaron su velocidad hasta los 25 nudos. Desde los hangares de los portaaviones, los ascensores trabajaron sin descanso para subir todos los SBD, TBD y F4F a la cubierta de despegue. Los dos portaaviones se separaron, y dividieron sus buques de cortina entre ellos para estar mejor protegidos por sus defensas antiaéreas. Spruance ordenó entonces a los dos portaaviones que viraran para encarar el viento y, a las 07:00 h, los 60 aviones del grupo de ataque del *Hornet* iniciaron el despegue. Al mando del comandante Santhope C. Ring, jefe del grupo, se contaban también los 15 Devastator del escuadrón VT-8 a las órdenes del segundo comandante John C. Waldron, aviador famoso tanto por su capacidad de mando y habilidad como por su temperamento. Completaban el grupo aéreo los 35 bombarderos en picado Dauntless del VB-8 y el VS-8, armados con una bomba de 450 kg los primeros y de 250 kg los segundos, protegidos por apenas 10 cazas Wildcat a las órdenes del segundo comandante Samuel G. Mitchell.

A medida que los aviones del *Hornet* se juntaban en el aire, se les fueron sumando los aparatos del Grupo Aéreo del *Enterprise*, cuyos despegues se iniciaron a las 07:06 h. La composición de este grupo era casi idéntica a la del *Hornet*. Los 14 torpederos del VT-6 estaban dirigidos por el segundo comandante Eugene E. Lindsey, y los 37 bombarderos en picado Dauntless del VB-6 y el VS-6 estaban a las órdenes de los tenientes Best y Gallaher. La tarea de protección estaba encomendada a 10 cazas Wildcat del VF-6, a las órdenes del teniente James S. Gray.

Mientras tanto, tras recoger sus aviones, Fletcher puso su nave a 25 nudos y se dirigió hacia la Fuerza Operacional 16. Tras reflexionar sobre la

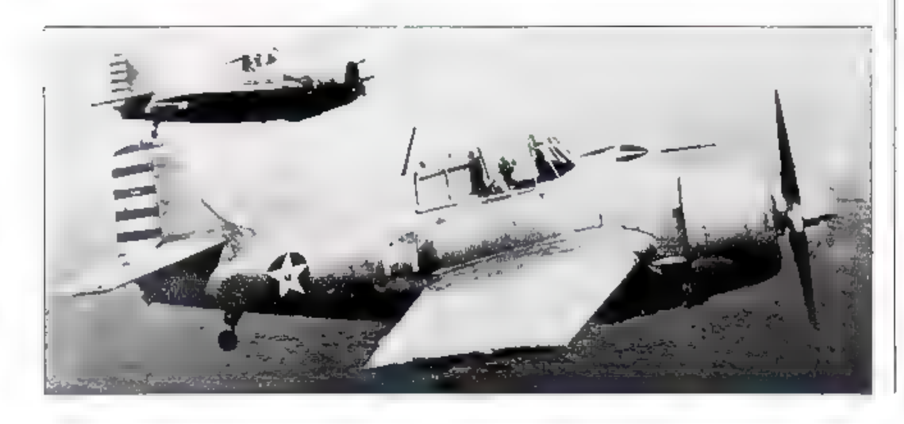
Tras haber entrado en servicio en octubre de 1941 como último portaaviones de su clase, el USS *Hornet* tuvo una corta pero intensa carrera. Tras Midway, la nave encontró su fin el 26 de octubre de 1942 durante la batalla de Santa Cruz. (Roger Chesneau)



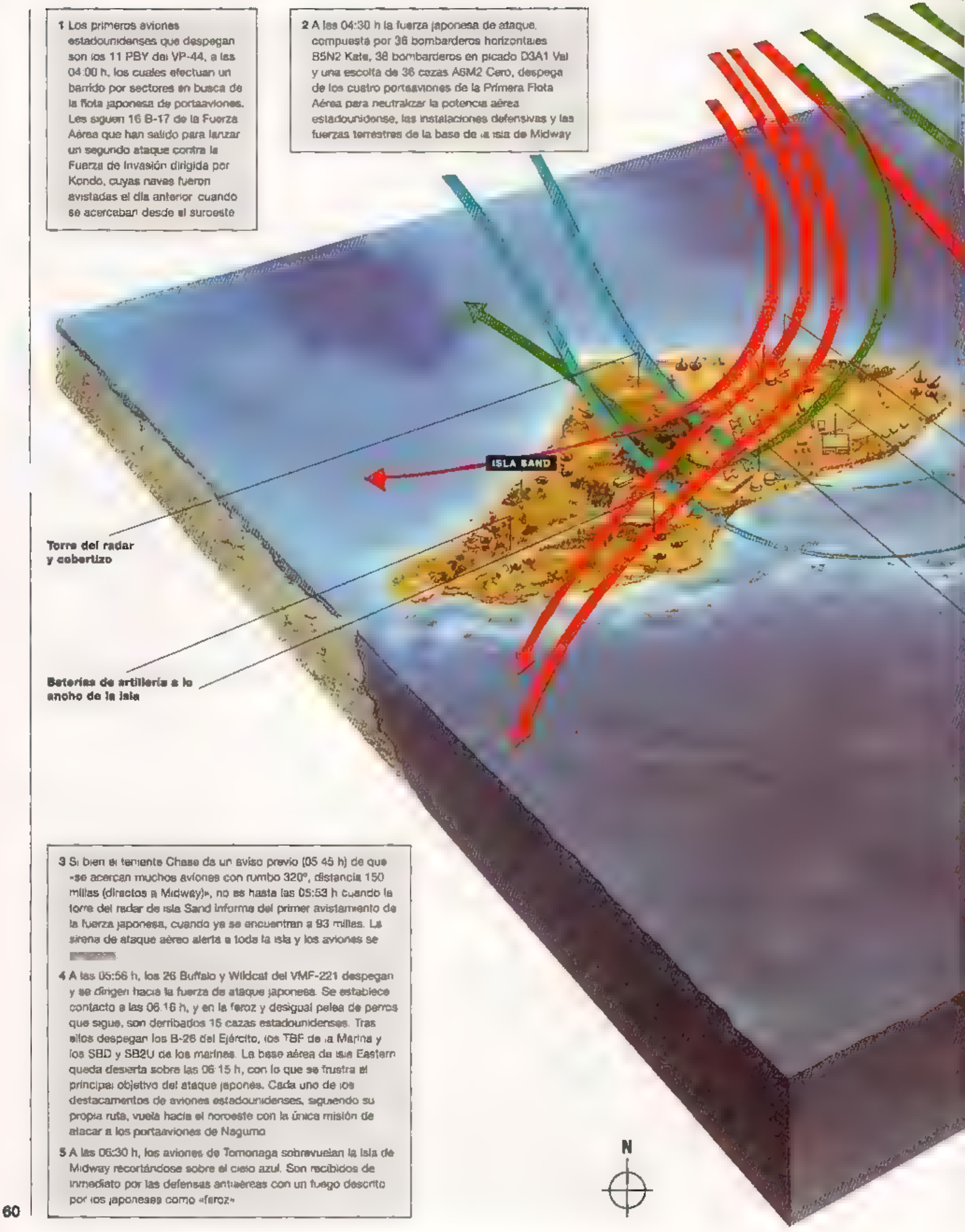
situación, decidió que, aunque sólo se habían localizado por el momento dos portaaviones, esas naves eran presas demasiado buenas como para dejarlas escapar. Poco después de las 08.30 h el *Yorktown* puso proa al viento y comenzó a lanzar los 17 Dauntless del VB-3 al mando del segundo comandante Maxwell F. Leslie. A esos aparatos se unieron los 12 Devastator del VT-3 al mando del segundo comandante Lance E. Masey y una pequeña fuerza de 6 Wildcat del 3.er Escuadrón de Combate. Por tanto, a las 09:10 h Fletcher y Spruance tenían en el aire 156 aviones que se dirigían hacia la supuesta posición de la flota de Nagumo.

PRIMERA FLOTA AÉREA, 07:00-09:20 H

Con los aviones de patrulla en el aire, los portaaviones japoneses estaban de nuevo en plena actividad, a medida que los aparatos de la segunda oleada se subían de los hangares a las cubiertas. Esta fuerza al mando del segundo comandante Tajashige Egusa del *Soryu*, compuesta por 108 aparatos tripulados por veteranos con experiencia de combate, se consideraba el mejor exponente de los bombarderos en picado de la Rengo Kantai. En las cubiertas del *Soryu* y el *Hiryu*, al mando del segundo comandante Shigeharu Murata, aguardaban 36 D3A1, mientras que a bordo del *Akagi* y el *Kaga* quedaban 18 Kate, cada uno cargado con un torpedo de 610 mm. La protección



Aunque en realidad la imagen muestra a dos Wildcat F4F-3 y los participantes de la batalla de Midway fueron del modelo F4F-4, esta foto es notable porque muestra en primer plano a «Jimmy» Thach, comandante de los cazas del *Yorktown*. (US Navy)



1 Los primeros aviones estadounidenses que despegan son los 11 PBY del VP-44, a las 04:00 h, los cuales efectúan un barrido por sectores en busca de la flota japonesa de portaaviones. Les siguen 16 B-17 de la Fuerza Aérea que han salido para lanzar un segundo ataque contra la Fuerza de Invasión dirigida por Kondo, cuyas naves fueron avistadas el día anterior cuando se acercaban desde el suroeste.

2 A las 04:30 h la fuerza japonesa de ataque, compuesta por 36 bombarderos horizontales B5N2 Kate, 36 bombarderos en picado D3A1 Val y una escolta de 36 cazas A6M2 Cero, despega de los cuatro portaaviones de la Primera Flota Aérea para neutralizar la potencia aérea estadounidense, las instalaciones defensivas y las fuerzas terrestres de la base de la isla de Midway.

3 Si bien el teniente Chase da un aviso previo (05:45 h) de que «se acercan muchos aviones con rumbo 320°, distancia 150 millas (directos a Midway)», no es hasta las 05:53 h cuando la torre del radar de isla Sand informa del primer avistamiento de la fuerza japonesa, cuando ya se encuentran a 93 millas. La sirena de ataque aéreo alerta a toda la isla y los aviones se [redacted].

4 A las 05:56 h, los 26 Buffalo y Wildcat del VMF-221 despegan y se dirigen hacia la fuerza de ataque japonesa. Se establece contacto a las 06:16 h, y en la feroz y desigual pelea de perros que sigue, son derribados 15 cazas estadounidenses. Tras ellos despegan los B-26 del Ejército, los TBF de la Marina y los SBD y SB2U de los marines. La base aérea de isla Eastern queda desierta sobre las 06:15 h, con lo que se frustra el principal objetivo del ataque japonés. Cada uno de los destacamentos de aviones estadounidenses, siguiendo su propia ruta, vuela hacia el noroeste con la única misión de atacar a los portaaviones de Nagumo.

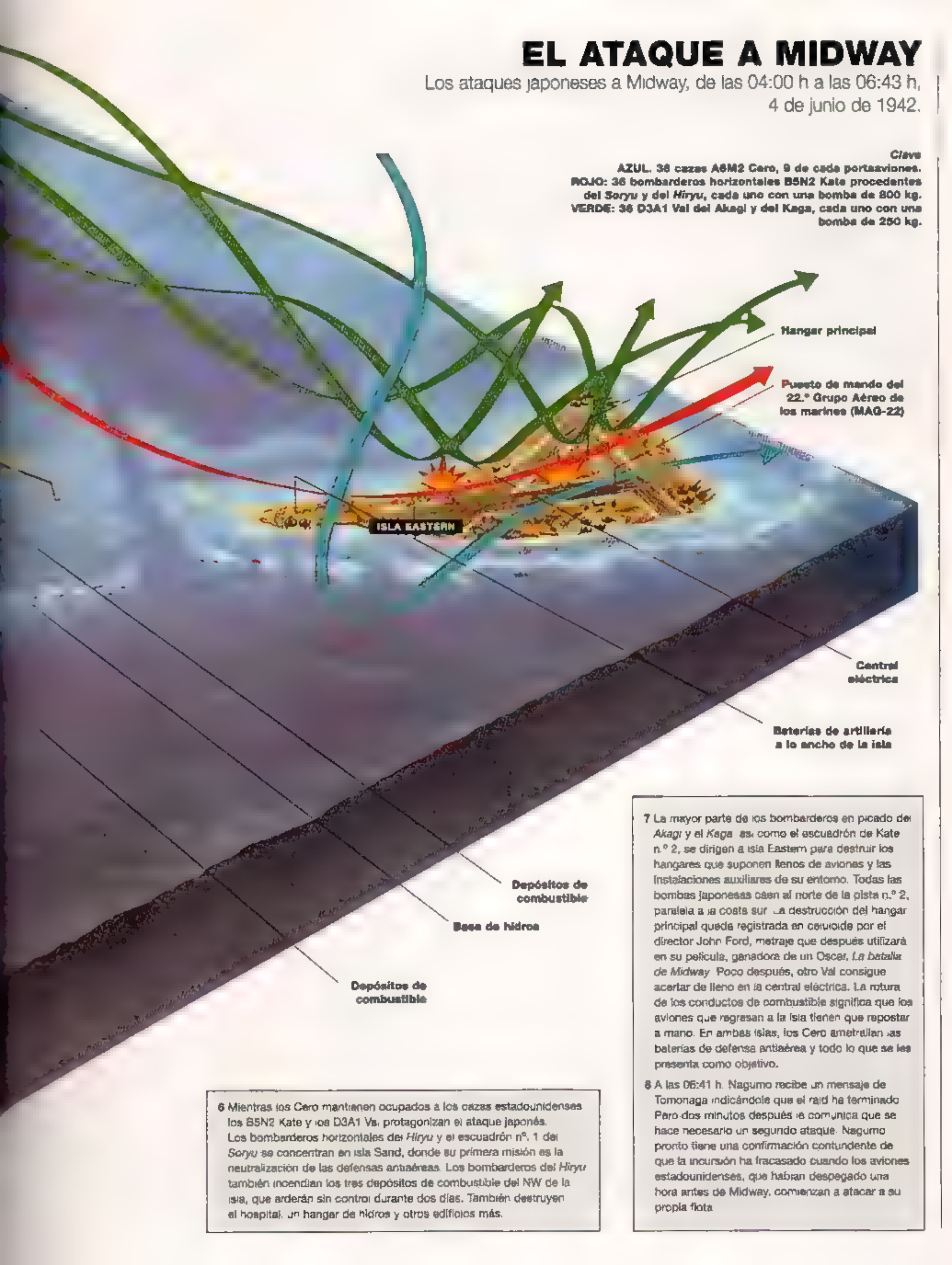
5 A las 06:30 h, los aviones de Tomonaga sobrevuelan la isla de Midway recortándose sobre el cielo azul. Son recibidos de inmediato por las defensas antiaéreas con un fuego descrito por los japoneses como «feroz».

EL ATAQUE A MIDWAY

Los ataques japoneses a Midway, de las 04:00 h a las 06:43 h, 4 de junio de 1942.

Clave

AZUL. 36 cazas A6M2 Cero, 9 de cada portaaviones.
ROJO: 36 bombarderos horizontales B5N2 Kate procedentes del *Soryu* y del *Hiryu*, cada uno con una bomba de 800 kg.
VERDE: 36 D3A1 Val del Akagi y del Kaga, cada uno con una bomba de 250 kg.



7 La mayor parte de los bombarderos en picado del *Akagi* y el *Kaga*, así como el escuadrón de Kate n.º 2, se dirigen a isla Eastern para destruir los hangares que suponen llenos de aviones y las instalaciones auxiliares de su entorno. Todas las bombas japonesas caen al norte de la pista n.º 2, paralela a la costa sur. La destrucción del hangar principal queda registrada en celuloide por el director John Ford, metraje que después utilizará en su película, ganadora de un Oscar, *La batalla de Midway*. Poco después, otro Val consigue acertar de lleno en la central eléctrica. La rotura de los conductos de combustible significa que los aviones que regresan a la isla tienen que repostar a mano. En ambas islas, los Cero ametrallan las baterías de defensa antiaérea y todo lo que se les presenta como objetivo.

8 A las 06:41 h, Nagumo recibe un mensaje de Tomonaga indicándole que el raid ha terminado. Pero dos minutos después le comunica que se hace necesario un segundo ataque. Nagumo pronto tiene una confirmación contundente de que la incursión ha fracasado cuando los aviones estadounidenses, que habían despegado una hora antes de Midway, comienzan a atacar a su propia flota.

6 Mientras los Cero mantienen ocupados a los cazas estadounidenses, los B5N2 Kate y los D3A1 Val protagonizan el ataque japonés. Los bombarderos horizontales del *Hiryu* y el escuadrón nº. 1 del *Soryu* se concentran en isla Sand, donde su primera misión es la neutralización de las defensas antiaéreas. Los bombarderos del *Hiryu* también incendian los tres depósitos de combustible del NW de la isla, que arderán sin control durante dos días. También destruyen el hospital, un hangar de hidros y otros edificios más.



Los bombarderos en picado SBD Dauntless de la foto están siendo reabastecidos y rearmados antes de despegar. El Dauntless era el bombardero en picado estándar de la Armada y era utilizado, además, como avión de patrulla para los portaaviones. (Philip Jarrett)

del grupo estaba a cargo de los 36 Cero del segundo comandante Shigeru Itaya, también del *Akagi*. Aunque en principio la misión asignada a estos aviones era la de atacar cualquier flota de portaaviones estadounidense avistada por los aviones exploradores, la falta de tales avistamientos no hizo sino confirmar la suposición de los mandos y aviadores de que no había fuerzas estadounidenses en la zona. Cuando a las 07.00 h Nagumo recibió el mensaje de Tomogana, en el que solicitaba un segundo ataque sobre Midway, Nagumo consideró la cuestión durante unos minutos, hasta que la presencia de los aviones estadounidenses, que habían despegado una hora antes del atolón, dejó de manera clara la necesidad de un segundo ataque contra la isla.

Los cuatro B-26 del capitán James F. Collins y los seis TBF del escuadrón VT-8 a las órdenes del teniente Langdon K. Fieberling se acercaron a los portaaviones japoneses. Los serviolas del *Akagi* fueron los primeros en descubrir a los aviones hostiles, y en cuestión de minutos el barco aumentó su velocidad y, junto a los buques de escolta, encaró su proa hacia los aviones estadounidenses, para ofrecerles menos blanco. Las explosiones de los antiaéreos formaron nubes oscuras al estallar por delante de la trayectoria de los aviones, al unirse los destructores de escolta y el crucero pesado *Tone* a la barrera de fuego procedente de las baterías del *Akagi*. Protegidos por esta verdadera cortina de fuego, diez Cero de Itaya fueron enviados para que se sumaran a los que estaban patrullando. Los aviones japoneses se colocaron con rapidez detrás de los atacantes y, en cuestión de segundos, crearon un verdadero caos entre ellos.

Los TBF, con su lenta velocidad, abrieron las compuertas para lanzar los torpedos. Manteniendo su rumbo a pesar de la lluvia de fuego antiaéreo procedente del portaaviones y a pesar de los Cero que les hostigaban desde detrás, consiguieron soltar varios torpedos, casi todos ellos contra el *Akagi*. El portaaviones los esquivó a duras penas a base de maniobrar con habilidad. De los seis TBF que atacaron a los portaaviones, cinco fueron derribados. Sólo uno pudo iniciar el viaje de vuelta a Midway, pero con daños que hicieron muy difícil su regreso: el sistema hidráulico destrozado, los controles muy dañados y el artillero de cola muerto en su torreta.

Continuaron el ataque los B-26, en vuelo rasante y con los Cero pisándoles los talones. Uno fue derribado durante la aproximación, y estalló en

mil pedazos al golpear el agua a 320 km/h Fuchida recuerda otro bombardero, con la estrella blanca claramente visible en su fuselaje, que pasó rozando el puente del *Akagi* y terminó estallando en una bola de fuego que cayó al mar frente al buque. Los dos Marauder restantes consiguieron soltar sus torpedos y sobrevivir a la barrera de fuego de los japoneses para regresar sanos y salvos a su base de Midway.

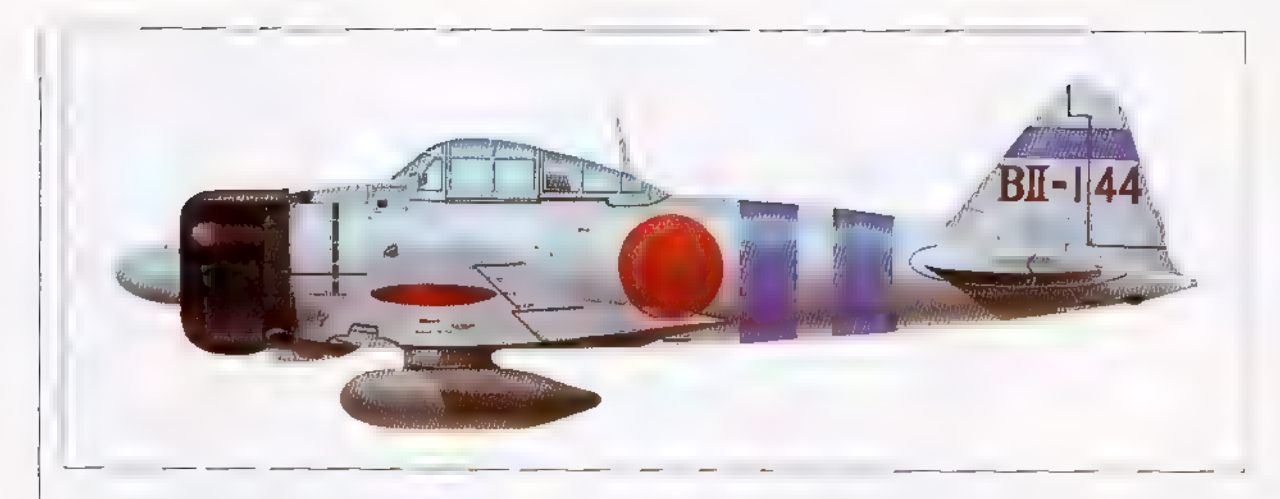
Este ataque hizo que Nagumo tomara una decisión. Consideró que no podía mantener una fuerza para defenderse de un hipotético contraataque cuando una fuerza real, constituida por los aviones de Midway, le estaba atacando ya. Así, en un instante, decidió que los aviones de la segunda oleada se prepararan para atacar Midway. El problema era que eso significaba tener que reemplazar los torpedos de los Kate del *Akagi* y el *Kaga* por bombas. Con una actividad frenética, las tripulaciones de ambas naves bajaron de nuevo los aviones a sus hangares para efectuar el cambio de armas Allí, los sudorosos especialistas trabajaron lo más deprisa posible para retornar los aviones a sus cubiertas, una vez efectuados los cambios Incluso en las mejores condiciones, el proceso requería cerca de una hora.

Es fácil imaginar la sorpresa de Nagumo cuando, 25 minutos más tarde, recibió un mensaje inquietante y vago del avión n. 4 del *Tone* en el que notificaba: «Avistados lo que parecen ser 10 naves de superficie enemigas, posición 10°, distancia 240 millas de Midway. Rumbo 150, velocidad más de 20 nudos». Minoru Genda comentó más tarde que la vaguedad de la información dejó a Nagumo y a sus oficiales sin capacidad de evaluar con exactitud sus opciones de reacción. Sin duda, el almirante se encontraba en una encrucijada. Si bien sus órdenes eran neutralizar el poder aéreo de Midway, por otro lado no podía ignorar la amenaza que para su flota representaban los barcos enemigos avistados, con independencia de su tipo. Además, los aviones del grupo de ataque de Tomonaga estaban ya volando de regreso hacia los portaaviones y pronto iban a necesitar un lugar donde aterrizar, repostar y rearmarse, aunque los aviones de la segunda oleada seguían en cubierta. Tras ponderar todas sus opciones, a las 07.45 h Nagumo comunicó a sus comandantes que había decidido continuar con la preparación del segundo ataque a la isla, pero ordenó que los bombarderos cuyo armamento todavía no hubiera sido cambiado, mantuvieran sus torpedos, de forma que pudieran atacar a la flota enemiga que se aproximaba.

Unos minutos después, desde el *Akagi* se ordenó al piloto del avión n.º 4 del *Tone* que se asegurara del tipo de barcos enemigos y que mantuviera el



En la época de la batalla de Midway, el torpedero TBD Devastator era ya un avión obsoleto. Su poca velocidad y lenta remontada lo convertían en un blanco fácil para los Cero-Sen japoneses. Los aviones de esta foto de 1939, con alas pintadas de amarillo brillante y colas de color azul, pertenecen al VT-6. (Roger Chesneau)



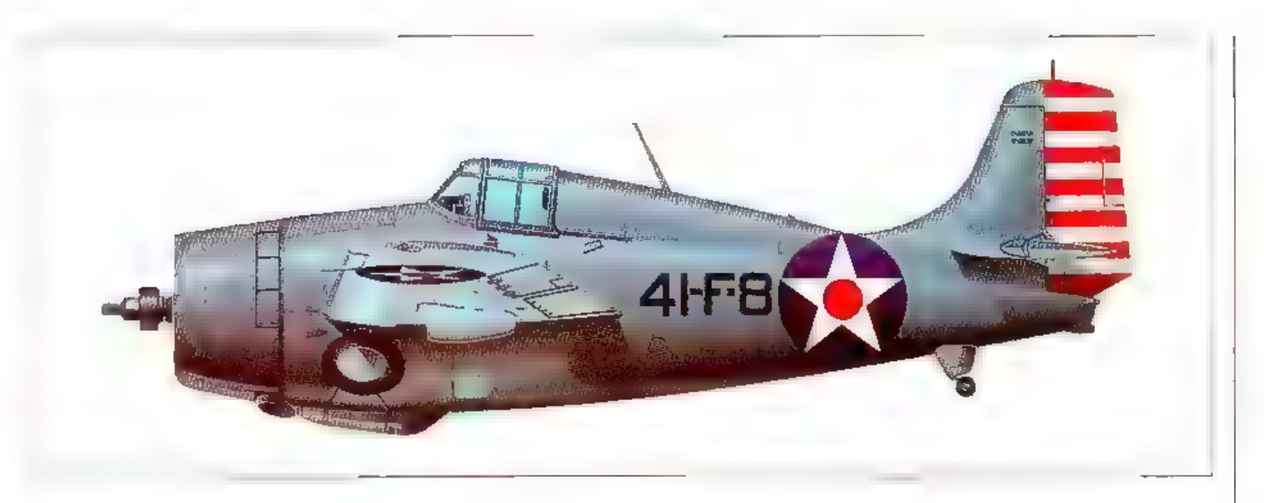
Después de barrer con facilidad a todos sus adversarios en los primeros meses de la guerra, en la época de la batalla de Midway, el A6M2 Cero todavía era el mejor caza para portaaviones del mundo. (Pilot Press)

contacto. Si no había ningún portaaviones ni submarino entre ellos, reflexionó Nagumo, se encontraría en el mejor de los escenarios posibles: lanzaría el segundo ataque contra Midway y, a continuación recogería los aviones de la primera oleada. Una vez rearmados y reabastecidos los aviones, saldrían a dar cuenta de la flota estadounidense que se aproximaba. Apenas el almirante y sus oficiales habían llegado a esta conclusión, cuando a las 07:48 h le llegaron nuevas del *Soryu* sobre un nuevo ataque a la flota.

Se trataba, esta vez, de los dieciséis Dauntless del VMSB-241, aunque su paso hacia los portaaviones se vio bastante dificultado, por la furiosa atención que les dispensó un verdadero enjambre de Cero. Fuchida, que observaba la escena desde el *Akagi*, se sorprendió al ver que los aviones estadounidenses atacaban con un ángulo suave de planeo en lugar de hacerlo con el picado. No podía saber que el comandante Lofton Henderson había ordenado esta táctica porque la mayoría de los pilotos eran tan jóvenes e inexpertos que apenas hubieran podido dominar los controles de un avión con el que no tenían experiencia. La técnica del ángulo abierto, que se realizaba con los frenos aerodinámicos puestos, les convertía en objetivo fácil de los Cero, y por eso, antes incluso de haber alcanzado la flota, la mitad de los SBD Dauntless habían sido derribados. El resto de los aparatos, indiferentes ante la suerte que habían corrido sus compañeros, continuó con tozudez su curso, incluso cuando entraron de lleno en la barrera antiaérea de los barcos que maniobraban con rapidez para esquivar los torpedos. Ante los ojos de las tri-



Como parte de la táctica de patrulla aérea por sectores ordenada por Nagumo, después del ataque a Midway, el acorazado *Haruna* catapultó su viejo hidroavión Nakajima E8N Dave. La misión de este aeroplano, con un radio de acción demasiado corto, era vigilar la retaguardia de la flota de portaaviones que se dirigía hacia el sur. (Philip Jarrett)



Aunque en muchos aspectos era inferior al Cero, el Gumman F4F Wildcat demostró ser un avión de combate duro y muy eficaz. (Pilot Press)

pulaciones de los otros barcos, las explosiones y enormes surtidores de agua que cubrieron el portaaviones hicieron pensar que había sido alcanzado. A los pocos minutos, sin embargo, el *Hiryu* salió empapado pero indemne de la experiencia.

Aunque los ocho SBD supervivientes escaparon volando a ras del agua, seguidos por los cazas nipones, la presión sobre la flota japonesa no iba a desaparecer. Muy alto, en el cielo aparecieron las fortalezas volantes del teniente coronel Sweeney. Desde una altura de más de 6 500 m, los B-17 dejaron caer sus bombas de 225 kg sobre los barcos. Igual que ocurriera el día anterior, la visión de las grandes explosiones cerca de los buques hizo creer a los pilotos estadounidenses que habían alcanzado alguno de los portaaviones. En realidad, ninguno de ellos fue tocado.

A las 08:06 h Nagumo recibió la respuesta que había estado deseando oír del avión de patrulla n.º 4 del *Tone*: «El enemigo se compone de 5 cruceros y 5 destructores». No obstante, Kusaka, jefe de Estado Mayor de la Primera Flota Aérea, consideraba que una flota de esas características difícilmente saldría al océano sin contar con el apoyo de, al menos, un portaaviones. A pesar de las reservas que una deducción tan lógica podían suscitar, entre los mandos japoneses cundió el optimismo, puesto que en esas condiciones se podía proceder al segundo ataque. Ni siquiera el siguiente ataque realizado a las 08:20 h y protagonizado por los Vindicator de la Armada con base en Midway, empañó el ánimo de los oficiales japoneses, que ni siquiera sabían



Los retrasos en el lanzamiento de los aviones de observación Mitsubishi tipo O y Pete desde el crucero pesado *Tone* y los problemas mecánicos del avión del *Chikuma* dejaron a la inteligencia militar japonesa sin información sobre las fuerzas operacionales estadounidensess que se aproximaban desde el este. (Philip Jarrett)



Seis tripulaciones del VT-8 fueron elegidas para pilotar el nuevo Grumman TBF-1 en la batalla de Midway. Sólo uno de los aviones, con numerosos impactos, pudo regresar a Midway, donde aterrizó de panza al atascarse el tren de aterrizaje. El avión fue, desde entonces, rebautizado «Avenger» (Vengador) en memoria de las cinco tripulaciones que nunca regresaron. (US Navy)

que con la salida de los SB2U supervivientes del comandante Norris las fuerzas aéreas de Midway habían jugado su última baza. Los resultados de los combates, por el momento, favorecían con claridad a los japoneses. Desde las 07:02 h hasta las 08:30 h habían sido atacados por 131 aviones, sin que los estadounidenses hubiesen conseguido ni un solo impacto en los barcos de la Primera Flota Aérea. En opinión de Fuchida, los pilotos estadounidenses carecían de un buen nivel de entrenamiento, y esta opinión era compartida por los oficiales japoneses en el puente del *Akagi*. Los japoneses opinaban que si eso era lo mejor que los estadounidenses podían lanzar contra ellos, en realidad no tenían mucho que temer.

En esta atmósfera de satisfacción general, por tanto, el último mensaje del avión n.º 4 cayó como si de una bomba se tratara entre los oficiales de Nagumo: «El enemigo está acompañado de lo que parece ser un portaaviones que le sigue en retaguardia». Todos se quedaron por unos instantes paralizados, la noticia no podía llegar en peor momento, en aquel instante aparecieron en el cielo los primeros aviones de la fuerza de Tomonaga que retornaba. Muchos de los aviones volvían con daños o bajos de combustible y todos se pusieron a describir círculos sobre los portaaviones esperando permiso para aterrizar. De modo que, o se despejaban con rapidez las cubiertas, apartando los aviones preparados para la segunda oleada o los que volvían tendrían que caer al mar. La decisión debía tomarse en un instante. No hizo falta deliberar para que quedara claro que había que suspender la segunda oleada sobre Midway. Resultaba evidente para los oficiales de Nagumo que la primera prioridad en esos momentos era conjurar el peligro que representaba el portaaviones estadounidense.

Y es aquí donde radicaba el problema de Nagumo. La mayor parte de los bombarderos de la segunda oleada estaban cargados con bombas y no con torpedos, mucho más eficaces. ¿Deberían ser lanzados tal y como estaban contra el portaaviones estadounidense? El almirante Yamaguchi, en el *Hiryu*, era de esa opinión, y así se lo comunicó a Nagumo. Pero Nagumo sabía que enviar los bombarderos de forma inmediata significaba hacerlo sin la protección de los cazas. Los Cero de Itaya habían estado volando sin ininterrupción desde la madrugada, ayudando a los escasos cazas de patrulla a neutralizar los repetidos ataques estadounidenses. También estaban describiendo círculos en el aire esperando para aterrizar, repostar y rearmarse. Nagumo era muy consciente del poco valor que tenía enviar sus bombarderos sin la adecuada protección. Los mismos japoneses habían demostrado, unas horas antes, lo vulnerables



El *Soryu* describe un círculo casi completo intentando escapar de las bombas de los B-17 del teniente coronel Sweeney, que iniciaron su ataque después de las 08:00 h. (US National Archives)

que son los bombarderos ante los ataques de los cazas. Nagumo, por tanto, era de la opinión de que una fuerza enviada en ese momento sólo serviría para perder valiosos hombres y máquinas.

Genda y Kusaka también eran conscientes de todas las implicaciones de la situación y, por tanto, sugirieron a Nagumo que primero recogiera todos los aviones de Tomonaga y, sólo entonces, atacara al portaaviones. Ello requería que todos los aviones de la segunda oleada fueran bajados a los hangares para despejar las cubiertas. Mientras se realizaba esta tarea, los Kates se podían rearmar con torpedos. No se puede decir que en esta ocasión Nagumo fuera indeciso, porque no habían pasado dos minutos desde el último mensaje del avión explorador, cuando ya estaba mandando señales a todos los portaaviones para que permitieran el aterrizaje de los aviones que regresaban y que se rearmaran con torpedos los aviones de la segunda oleada. Todo esto fue seguido, a las 08:35 h, por una nueva orden que indicaba que, una vez recogidos todos los aviones, la flota debía virar al norte para entrar en contacto con las fuerzas enemigas y destruirlas.

El sonido de los gongs y las órdenes a gritos formaban una considerable barahúnda en los buques, y la actividad en la cubierta, en los ascensores y en los hangares de los cuatro portaaviones era frenética. En apenas unos minutos las cubiertas quedaron despejadas, y a las 08:37 h el primero de los agotados aviones de Tomonaga se posaba sobre la cubierta de uno de los portaaviones. A bordo del *Kaga* y el *Akagi*, los sudorosos marineros bajaron las bombas de los aviones y comenzaron de nuevo la agotadora tarea de cargarlos con torpedos. A causa de la presión de los oficiales y la urgencia extrema, algunas de las medidas de seguridad estándar acabaron por ser ignoradas, y así se comenzaron a acumular montones de bombas a los lados de los hangares. Para conocer mejor la posición de los barcos estadounidenses se enviaron más aviones exploradores, que fueron lanzados a las 08:45 h, incluido uno de los nuevos D4Y del *Soryu*. El avión n.º 4 llamó de nuevo informando al capitán del *Tone* de que estaba en el aire desde las 05:00 h y casi sin combustible, por lo que debía regresar. Se le ordenó, en respuesta, que retrasara su regreso, pero que mantuviera su radio DF encendida para poder controlar su posición.

Con todos los aviones participantes en el ataque a Midway y los Cero de Itava recogidos a las 09 17 h, toda la flota cambió de rumbo. Un escalofrío pareció recorrer a toda la flota cuando la velocidad del *Akagi* se incrementó hasta los 30 nudos, y con el resto de la flota tomó rumbo ENE para acercarse en lo posible a la flota estadounidense. Nagumo estaba seguro de que podía lanzar su primera oleada de ataque, compuesta por 102 aviones, a las 10.30 h.



De los nueve lentos y anticuados Vought SB2U-3 Vindicator basados en Midway que atacaron a los portaaviones de Nagumo, dos fueron abatidos. Estos aviones fueron apodados «Vibrator» por sus tripulaciones. (Philip Jarrett)

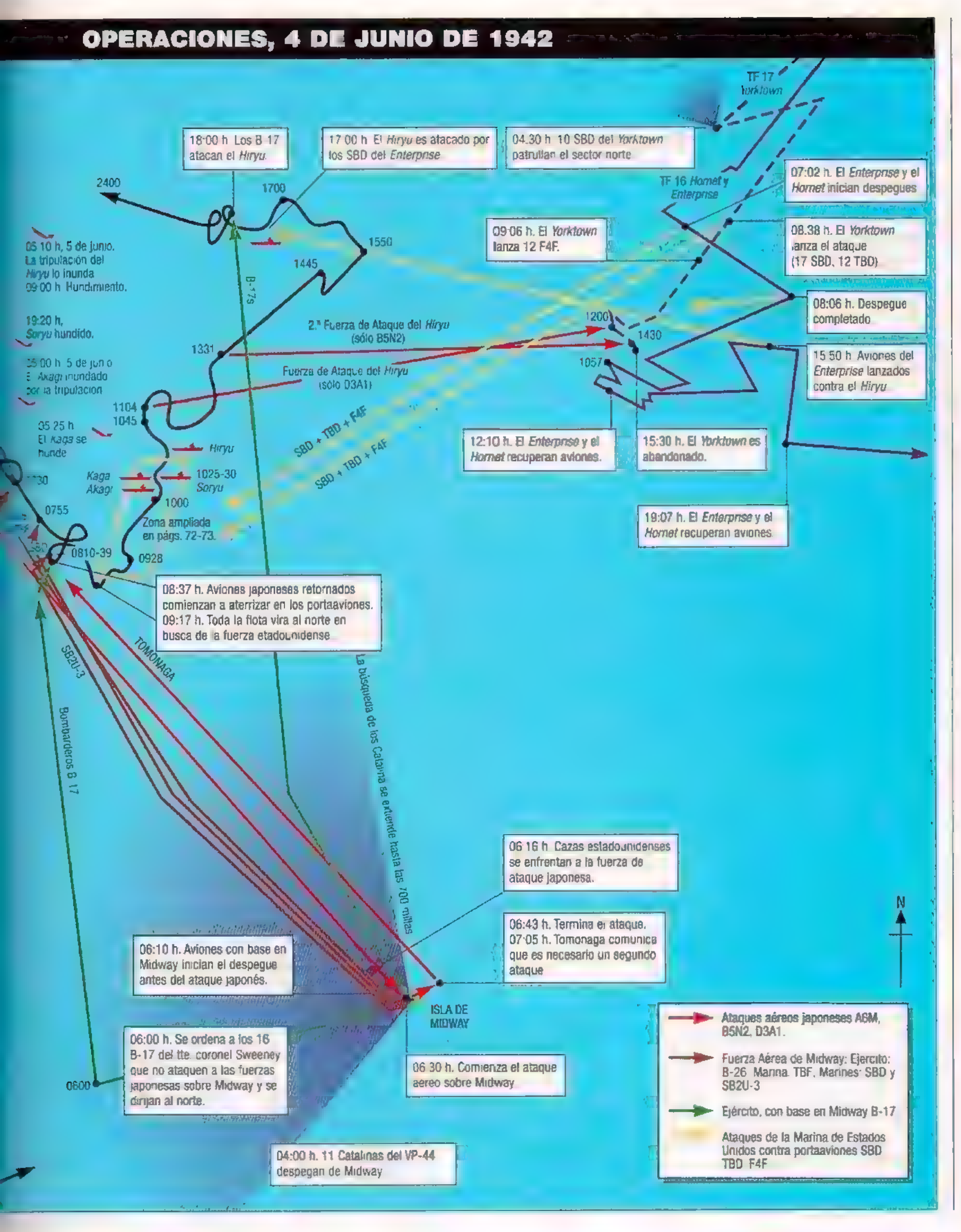
Imagen poco común de la cubierta de vuelo del *Akagi*, tal y como se veía desde el puesto del artillero de un bombardero Kate que acaba de despegar. Merece la pena destacar la posición de la isla en la banda de babor, característica compartida en todo el mundo sólo por el *Hiryu*. En la proa, como en todas las naves de la Rengo Kantai, se puede apreciar el emblema imperial del Crisantemo de Oro.



En esta interesante fotografía, tomada antes del ataque a Pearl Harbor, se puede ver el *Hiryu* desde la popa de su buque gemelo, el *Soryu*, mientras los bombarderos en picado Val calientan motores antes del despegue.

04.30 h. Primera oleada de ataque japonesa contra Midway

Fuerzas de Ocupación de Midway



TF 17 Yorktown
18:00 h. Los B 17 atacan el Hiryu.
17:00 h. El Hiryu es atacado por los SBD del Enterprise
04:30 h. 10 SBD del Yorktown patrullan el sector norte
TF 16 Hornet y Enterprise
07:02 h. El Enterprise y el Hornet inician despegues
2400
1700
1550
1445
09:06 h. El Yorktown lanza 12 F4F.
08:38 h. El Yorktown lanza el ataque (17 SBD, 12 TBD)
06:10 h, 5 de junio. La tripulación del Hiryu lo inunda. 09:00 h. Hundimiento.
B-17s
08:06 h. Despegue completado
19:20 h. Soryu hundido.
1200
2.ª Fuerza de Ataque del Hiryu (sólo B5N2)
1430
1331
1057
15:50 h. Aviones del Enterprise lanzados contra el Hiryu
Fuerza de Ataque del Hiryu (sólo D3A1)
1104
1045
SBD + TBD + F4F
SBD + TBD + F4F
05:25 h. El Kaga se hunde
Hiryu
12:10 h. El Enterprise y el Hornet recuperan aviones.
15:30 h. El Yorktown es abandonado.
Kaga
Akagi
1025-30
Soryu
1000
0755
Zona ampliada en págs. 72-73.
19:07 h. El Enterprise y el Hornet recuperan aviones.
0810-39
0928
08:37 h. Aviones japoneses retornados comienzan a aterrizar en los portaaviones. 09:17 h. Toda la flota vira al norte en busca de la fuerza etadounidense.
TOMONAGA
SB2U-3
Bombarderos B 17
La búsqueda de los Catalina se extiende hasta las 700 millas
06:16 h. Cazas estadounidenses se enfrentan a la fuerza de ataque japonesa.
N
06:43 h. Termina el ataque. 07:05 h. Tomonaga comunica que es necesario un segundo ataque
06:10 h. Aviones con base en Midway inician el despegue antes del ataque japonés.
ISLA DE MIDWAY
06:00 h. Se ordena a los 16 B-17 del tte. coronel Sweeney que no ataquen a las fuerzas japonesas sobre Midway y se dirijan al norte.
0600
06:30 h. Comienza el ataque aéreo sobre Midway
Ataques aéreos japoneses A6M, B5N2, D3A1.
Fuerza Aérea de Midway: Ejército: B-26. Marina: TBF. Marines: SBD y SB2U-3
Ejército, con base en Midway B-17
Ataques de la Marina de Estados Unidos contra portaaviones SBD TBD F4F
04:00 h. 11 Catalinas del VP-44 despegan de Midway



De los 63 aviones que llevaba el *Akagi* en Midway, 21 eran los torpederos Nakajima B5N2 Kate. En el ataque a Midway, sin embargo, fueron utilizados como bombarderos horizontales cargando bombas de 800 kg en lugar de los torpedos de 610 mm habituales.

La duda, compartida por todos era: ¿tendrían tiempo o iban a ser los estadounidenses los primeros en golpear? Cientos de ojos ansiosos escrutaban los cielos desde el momento en que se supo de la presencia del portaaviones estadounidense. Apenas tres minutos después, un par de esos ojos, con la ayuda de unos binoculares, detectó desde el *Chikuma* una colección de puntitos negros en el horizonte. Los puntitos se iban haciendo, por momentos, más y más grandes. No cabía duda, ¡allí estaban!

A pesar de todo, el optimismo no desapareció entre los japoneses, convencidos de que podrían capear este ataque con la misma facilidad que los anteriores. Pero a medida que las formaciones de aviones estadounidenses se acercaban a la flota, el optimismo dio paso a la inquietud. Pronto se dieron cuenta de que tal cantidad de aviones no podía proceder de un solo portaaviones enemigo. Las órdenes para preparar un ataque aéreo no se hicieron esperar, pero ya era demasiado tarde. Los aviadores de la Armada estadounidense habían cogido a los cuatro portaaviones japoneses, tal y como Spruance había deseado con fervor, en su momento más vulnerable, justo en medio de la operación de rearmar y reabastecer sus aviones. Sin que Nagumo lo supiera, la suerte de las naves, los aviones y sus tripulantes estaba echada. A la hasta la fecha invencible Primera Fuerza de Ataque de Portaaviones, no le quedaba más de una hora de vida.

EL SACRIFICIO DE LOS VALIENTES

Spruance pretendía tener juntos todos los aviones de la Fuerza de Ataque de la Fuerza Operacional 16, en una gran formación, antes de atacar a los portaaviones de Nagumo. Con tal propósito, hizo despegar primero a los SBD, de mucha más autonomía, para que pudieran mantenerse describiendo círculos sobre la Fuerza Operacional, mientras los Wildcat y los Devastator despegaban y se unían a la formación. Pero el descubrimiento del avión explorador del *Tone* en el horizonte le obligó a cambiar de idea. Temiendo perder el factor sorpresa, ordenó al jefe del escuadrón Wade McClusky, ya en el aire con sus 33 bombarderos en picado SBD, que partiera de inmediato. Los torpederos y cazas le seguirían. Aunque de esta forma los SBD iban sin protección, al menos podía reservar a los cazas para defender a los TBD, más lentos y vulnerables.

En esta foto, tomada a primera hora de la mañana del 4 de junio, se puede ver al *Hornet* y a los barcos cortina que le dan escolta. El crucero *Atlanta* a la izquierda; un crucero pesado, clase New Orleans, en el centro, y el destructor *Phelps*, a la derecha. (Robert C. Stern)



Poco después de las 08:00 h, McClusky viró al sureste, hacia la posición estimada de las fuerzas de Nagumo. Le seguían los bombarderos en picado y los cazas del *Hornet* así como el escuadrón VT-8 del comandante Waldron. Mientras los aviones de ataque del *Hornet* despegaban, los Wildcat del *Enterprise* esperaban, volando en círculos, a que todos los TBD del VT-6 emprendieran el vuelo. De este modo la fuerza de ataque quedó dividida en cuatro cuerpos diferentes: los SBD de McClusky, los SBD y Wildcat del *Hornet* y los dos escuadrones de aviones torpederos. Para hacer las cosas más difíciles, la aparición de nubes bajas hizo muy difícil para los cazas y bombarderos en picado, volando a más de 6.000 m, poder observar a los torpederos en su vuelo casi rasante sobre las olas. Aunque los Wildcat del VF-6 tenían asignada la tarea de proteger a los torpederos del VT-6, las capas de nubes despistaron a su jefe, el teniente Gray, y los Wildcat acabaron volando sobre el escuadrón de Waldron, el VT-8. Waldron desconocía las señales preestablecidas para reclamar la ayuda de los cazas de la VF-6, y como resultado de la confusión los dos escuadrones de torpederos se encontraron sin la protección de sus cazas en el momento del ataque a los portaaviones japoneses.

Mientras despegaban sus aviones, ni Spruance ni Fletcher tenían información reciente sobre la posición de las fuerzas de Nagumo. Por tanto, desconocían por completo su cambio de rumbo hacia el norte, en busca de los portaaviones estadounidenses, y pensaban que los portaaviones nipones seguían hacia el sureste en dirección a Midway. La Fuerza Operacional 16 partió con rumbo a la posición estimada de los portaaviones japoneses, esperando que el contacto se produjera entre las 09:15 y las 09:39 h. Así, los bombarderos en picado y los cazas del *Hornet* llegaron a la supuesta posición de la flota japonesa, sólo para encontrarse con la enormidad del océano vacío. Ring, el oficial al mando, decidió seguir el mismo rumbo asumiendo que la flota japonesa estaba más al sur, por lo que los SBD y los F4F del Grupo Aéreo del *Hornet* se alejaron todavía más de la posición de Nagumo. Incapaz de localizar al enemigo y dándose cuenta de que se quedaban sin combustible, Ring envió de vuelta una parte de los SBD, mientras que otros se dirigieron a Midway. Los pilotos de los Wildcat, sin embargo, se vieron obligados a abandonar sus aviones a medida que se iban quedando sin gasolina uno tras otro.

El comandante John C. Waldron, jefe del escuadrón VT-8 del *Hornet*, dirigió el primer ataque efectuado con aparatos de la flota de portaaviones estadounidenses contra los portaaviones japoneses. Los 15 aviones de su escuadrón fueron derribados en dicho ataque. (US National Archives)



PORTAAVIONES ESTADOUNIDENSES CONTRA EL PORTAAVIONES DE NAGUMO, 09:20-12:00 H

El comandante McClusky dirige sus aviones hacia el norte, tras comprobar que la flota de Nagumo no se halla en el lugar esperado. Sin embargo, a las 09:55 h descubre la estela del destructor *Arashi* con rumbo noreste. Siguiendo ese rumbo se encuentra con la flota enemiga minutos después.

De los 14 TBD de VT-6, que atacan a los portaaviones japoneses, sólo cuatro logran regresar al *Enterprise*.

Ataque aéreo del *Hiryu* contra el *Yorktown* (18) (6)

El *Kaga* recibe 4 impactos

El *Akagi* recibe 2 impactos

El *Soryu* recibe 3 impactos

31° N

30° N

29° N

180

179° W

178° W

1016-1028

0928

0900

0955

VB-6 y VS 6

E

VB-3 (17)

Y

VT-3 (12)

VF-3 (6)

VT 6 (14)

E

VT-6 (10)

VT-8 (15)

H

(37)

H

VF-8 (10)

VB-8 y VS 8 (35)

A las 09:20 h, los grupos aéreos de la TF 16 llegan a la posición estimada de Nagumo, sin saber que la flota japonesa ha virado al norte.

El segundo comandante John Waldron, siguiendo su propia intuición, dirige su escuadrón hacia donde cree que puede estar Nagumo. En el ataque contra los portaaviones son derribados todos los aparatos.

El comandante S. Ring, al no encontrar a la flota japonesa piensa que se ha dirigido hacia el sur para recoger a los aviones de Tomonaga. Por ello, vira al sur para alcanzarla y no puede participar en la batalla.



Siguiendo su propio instinto, Waldron sólo siguió una parte del recorrido establecido, antes de dirigirse al noroeste. En sus últimas comunicaciones había confesado a sus hombres que, en cuanto Nagumo se diera cuenta de la presencia de los portaaviones estadounidenses, cambiaría de rumbo. Dijo que él haría lo mismo y pidió a sus hombres que confiaran en él. Waldron no se hacía muchas ilusiones sobre las probabilidades de supervivencia de su escuadrón, pero les pidió que si alguno conseguía acercarse a los portaaviones, procurara hacer un impacto. Así, volando en línea recta, el escuadrón encontró a la flota japonesa en el lugar que había deducido el comandante. A las 09:20 h, los 15 Devastator del VT-8 iniciaron su solitario y suicida ataque contra la flota enemiga.

Mientras la flota de Nagumo se dirigía a toda máquina, siguiendo su nuevo rumbo, sus barcos de apoyo fueron desplegados para proporcionar la máxima protección posible en caso de ataque aéreo. En la vanguardia de la flota, el crucero ligero *Nagara* dirigía la fuerza de cortina de destructores navegando a los flancos y por delante de la formación. Tras el *Nagara* seguían en fila los acorazados *Kirishima* y *Haruna*, flanqueados a babor y estribor por los portaaviones *Akagi* e *Hiryu* y *Kaga* y *Soryu*, respectivamente. Con esta disposición, los acorazados podían sumar sus potentes antiaéreos a la barrera defensiva de los portaaviones. Los cruceros pesados *Tone* y *Chikuma* constituían la barrera defensiva exterior de la formación. A todo esto se sumaban una cincuentena de cazas Cero en vuelo permanente para proporcionar cobertura aérea y patrullar alrededor de la flota. Tan pronto como el escuadrón de Waldron fue avistado toda la flota, viró y se dirigió a su encuentro.

Con una oscilación de las alas, Waldron ordenó a sus aviones que iniciaran el ataque. Como no pudo avisar a los Wildcats que describían inútiles círculos en el cielo a más de 6.000 m de altura sobre él, su ataque se realizó sin contar con la protección de los cazas. Parece ser que su objetivo era el *Akagi*, pero cuando todavía se encontraban a 8 millas de distancia, los primeros Cero picaron desde lo alto desencadenando una lluvia de fuego de ametralladora y de cañón sobre los TBD.

En cuestión de segundos derribaron cuatro. Los supervivientes siguieron su curso hacia los portaaviones sólo para encontrarse con una barrera antiaérea que destrozó los aviones y mató a todos sus tripulantes. Fuchida, que observó la escena desde el puente del buque insignia, recuerda como en cierto momento uno de los aviones estalló en el aire y se precipitó al mar seguido de una estela de humo negro. A pesar de que fueron destruidos todos los aviones, quedó un superviviente para contarlo. El alférez George Gay, que volaba en el último de los Devastator, contó después cómo, mientras atravesaban la barrera antiaérea en dirección al *Akagi*, oyó gritar al artillero en el momento en que moría alcanzado por las ráfagas de los Cero impactando en la cola del avión. A pesar de haber sido herido en el pie izquierdo por una bala de cañón de 20 mm y de pilotar un avión lleno de agujeros, consiguió lanzar el torpedo. Remontó lo justo para pasar rozando el puente del portaaviones y, con el avión herido de muerte por el continuo ataque de los Cero que le acosaban, amerizó a duras penas detrás del *Akagi*. Consiguió salir del avión, que se hundía con rapidez y agarrarse al bote salvavidas desde donde fue testigo de excepción de todo lo que acaeció en las horas siguientes.

A pesar de la noticia de que los 15 torpederos habían sido derribados, el trabajo de preparación de la fuerza de ataque continuó a buen ritmo en las naves niponas. En medio de las violentas maniobras defensivas de los



Los pilotos del VT-8 posan ante la cámara a bordo del *Hornet* poco antes de su fatídico ataque contra los portaaviones japoneses. Sólo el alférez George Gay, cuarto por la izquierda, en la primera fila, consiguió sobrevivir. (US Navy)

portaaviones, se continuó reabasteciendo a los aparatos y se siguió llevándolos a cubierta, donde ya calentaban motores. Sin embargo, la valiente actuación del escuadrón VT-8 obligó a los portaaviones a desperdiciar unos minutos vitales en maniobras defensivas. A este retraso se sumó la conmoción de que otra fuerza enemiga se acercaba. Se trataba de los 14 Devastator del VT-6, al mando de Lindsay. Desde el *Akagi* les vieron acercarse en dos hileras, y dirigirse cada fila a cada una de las bandas de la proa.

Aunque los cazas destinados a darle protección estaban describiendo círculos sobre él, a gran altura, Lindsay no pudo dar la señal que habría enviado a los Wildcat en picado sobre los Cero que le estaban atacando. A medida que los Devastator se acercaban en vuelo rasante a la flota enemiga, los cazas japoneses comenzaron a atacarles con determinación. Destrozados por los cañones de los cazas, los torpederos estallaban en el aire y caían al mar desintegrados. Para cuando llegaron a la distancia de lanzamiento de los torpedos contra el *Akagi*, sólo la mitad seguía volando. Por alguna razón que se desconoce, en el último momento cambiaron de objetivo y se dirigieron hacia el *Hiryu*. Volando a través de la metralla de las defensas antiaéreas y perseguidos por los furiosos Cero, los siete TBD supervivientes lanzaron sus torpedos contra el portaaviones de Yamaguchi, que sólo virando con brusquedad a babor pudo, a duras penas, escapar de los torpedos. Mientras los TBD trataban de regresar al *Enterprise*, todavía fueron abatidos tres más, con lo cual sólo cuatro sobrevivieron.

Apenas se habían reabastecido y rearmado los Cero, cuando los serviolas del *Akagi* detectaron a las 10:15 h otra fuerza de torpederos enemigos aproximándose. Al contrario que los aeroplanos de los dos ataques anteriores, estos 12 Devastator del *Yorktown*, al mando de Massey, formaban parte de un grupo de ataque organizado con coherencia. Además de la escuadrilla de seis Wildcat a las órdenes de Jimmy Thach, los diecisiete bombarderos en picado de Leslie volaban a gran altura sobre sus compañeros del grupo de ataque. El plan consistía en lanzar un ataque combinado contra la flota japonesa con el propósito de colapsar sus defensas, para que alguno de los bombarderos o torpederos pudieran traspasar la barrera antiaérea enemiga y conseguir impactos en los portaaviones. Todo parecía ir bien mientras se aproximaban a los barcos japoneses. La visibilidad era buena y, cuando divisaron los barcos de Nagumo a unas 40 millas, se dieron cuenta de que los buques estaban realizando violentas maniobras, prueba evidente de que estaban siendo atacados. Pero cuando el grupo del *Yorktown* se des-

PÁGINA ANTERIOR **Apenas cinco minutos bastaron para cambiar para siempre el equilibrio de fuerzas del poder naval en el Pacífico. Entre las 10:20 h y las 10:25 h de la mañana del 4 de junio, los bombarderos en picado de las Fuerzas Operacionales 16 y 17 destruyeron tres de los portaaviones del almirante Nagumo. El *Hiryu* no tardó en seguirles ese mismo día. De un solo golpe, los Dauntless de la Marina de Estados Unidos acabaron con la considerable superioridad aeronaval de los japoneses, que era la clave de su estrategia en las enormes extensiones del Pacífico. Esos cinco minutos convirtieron un imperio en la cúspide de su poder, en un imperio enfrentado a una derrota casi segura y a una ruina próxima. Por esa razón, la batalla de Midway se considera una de las más decisivas de la historia.**

plegó para el combate, entraron en una zona de nubes espesas y perdieron contacto visual y por radio con los cazas y torpederos que tenían debajo

Massey y sus once torpederos parecían no tener ante sí otra opción que sufrir sobre ellos mismos una reedición de las masacres acaecidas en los anteriores ataques de torpederos. La presencia de los Wildcat de Thach era poco más que simbólica, porque los cazas japoneses en el aire era muy abundante, y aunque los estadounidenses se enzarzaran en una pelea de perros con sus enemigos, siempre quedarían suficientes Cero libres para atacar a los torpederos de Massey con total impunidad. Así, de los 12 torpederos que iniciaron la aproximación, cuando a los pocos minutos estaban adoptando la posición de ataque, ya sólo quedaban siete. Dos más, incluido el de Massey, fueron destruidos por la lluvia de fuego de las defensas antiaéreas de los buques. Los cinco restantes consiguieron lanzar sus torpedos, a pesar de la densa lluvia de metralla que les caía encima, pero lo hicieron en condiciones tan difíciles para apuntar bien que los torpedos no hicieron blanco. Una vez liberados del peso, los TBD supervivientes pugnaron con desesperación por escapar, pero dos más cayeron en llamas y otro fue desintegrado por la última barrera de defensa antiaérea de los buques de escolta. Tan sólo dos de los torpederos consiguieron aterrizar penosamente en la cubierta del *Enterprise*, eran las 12:20 h.

LA HORA DE LA REVANCHA

Mientras el último de los TBD se alejaba a duras penas de los portaaviones, en el puente del *Akagi* se respiraba un aire de tensa satisfacción. Una vez más habían conseguido destrozar otra oleada de torpederos sin sufrir casi ningún daño. Ahora era el momento de la respuesta. Sin perder ni un instante, Nagumo ordenó a sus portaaviones orzar para ponerse proa al viento, ante la inminencia del despegue de sus aviones. ¿Quién podía dudar de que la flor y nata de los pilotos de la Rengo Kantai iba por fin a conseguir la tan anhelada victoria decisiva?

Sin embargo, el sacrificio de los 37 torpederos estadounidenses y sus tripulaciones no había sido en vano. Con sus continuos ataques, los torpederos habían conseguido desorganizar la cortina defensiva de los japoneses. Y lo que es más importante, sus ataques a poca altura habían acabado por hacer que la cortina defensiva de los Cero, que en general patrullaban a gran altura, acabara bajando hasta llegar casi al nivel del mar. Con ello, el cielo sobre los portaaviones quedaba completamente desprotegido y en condiciones de visibilidad para los bombarderos en picado estadounidenses, ocultos entre las altas nubes. En las cubiertas de los portaaviones, el rugido de los motores acelerando para el despegue alcanzaba un *in crescendo* ensordecedor, mientras los pilotos aguardaban ansiosos. Casi en el mismo instante en que Nagumo ordenaba el despegue de sus aviones, un vigía del *Kaga* descubrió el primer bombardero estadounidense efectuando un picado, eran las 10:20 h.

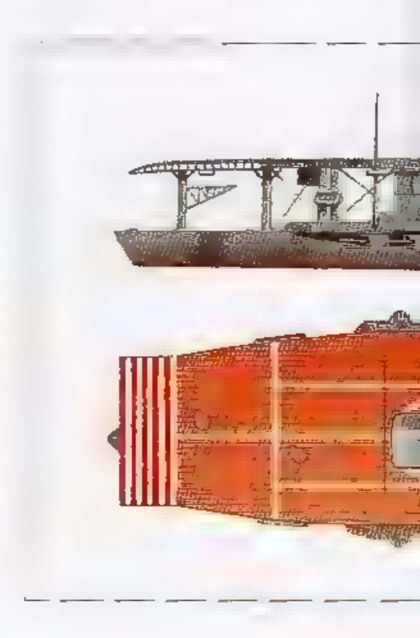
Arriba, sobre las nubes, estaban los escuadrones de SBD de McClusky y de Leslie. Este último estaba presente en la acción, entre otras cosas, por pura suerte. Al inicio se había dirigido a la posición estimada de Nagumo, pero al no encontrarlo, en lugar de virar al sur como hizo Ring, decidió dirigirse al norte. Su decisión fue en verdad arriesgada, pues al haber agotado ya casi la mitad del combustible, si no hubieran encontrado pronto al enemigo, se hubiera visto obligado a abandonar todos los aviones en pleno océano. Poco

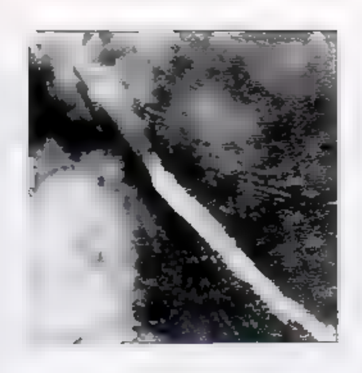
después de las 10:00 h, McClusky divisó la estela de un destructor que se dirigía a toda máquina hacia el norte. Siguiendo el mismo rumbo, pronto se vio recompensado por la visión de tres de los portaaviones japoneses en pleno combate. Por su parte, el paso de Leslie sobre la flota japonesa fue más directo, aunque no estuvo, en absoluto, libre de incidentes. Mientras activaban los sistemas de sus bombas, varios SBD tuvieron problemas eléctricos, incluido el de Leslie, que les hicieron perder varias bombas por el camino. Cuando los dos grupos de SBD encontraron a la flota japonesa, el escuadrón de Leslie llegó desde el sureste, y el de McClusky, desde el suroeste. Sus diferentes rumbos dieron a los pilotos una visión distinta de la colocación de la flota enemiga, y a partir de ahí surgió una discusión, que todavía dura, sobre qué aviones fueron, en realidad, los que consiguieron los impactos en los diferentes portaaviones. Estas páginas no son, en realidad, el lugar más adecuado para investigar sobre este tema, en especial si se tiene en cuenta que existe abundante bibliografía sobre la cuestión. Resulta obvio, por otra parte, que la polémica en aquellos momentos no hubiera interesado demasiado a las tripulaciones japonesas, que de repente se convertían en objetivo y víctima de los aterradores bombarderos en picado estadounidenses.

En esta ocasión, sólo unas ráfagas antiaéreas sin demasiado entusiasmo recibieron a los Dauntless, que cayeron en picado con el sol a sus espaldas. El *Kaga* fue el primero en recibir un impacto, sin duda su imponente tamaño atrajo la atención de los pilotos estadounidenses. Cuatro bombas fueron suficiente para convertirlo en un amasijo de hierros en llamas. Las primeras fallaron, pero una cayó en medio de los aviones, llenos de combustible y cargados de bombas, que esperaban en la popa el momento de despegar. En la subsiguiente erupción de llamas y explosiones, los aviadores se carbonizaron en sus carlingas, mientras toda la cubierta se convertía en una gigantesca pira funeraria. La gasolina en llamas formó arroyos de fuego, e inundó los pasillos y cortó la salida a los tripulantes de las cubiertas inferiores. Otras dos bombas cayeron cerca del ascensor de proa, y una de ellas penetró hasta el hangar donde otros aviones estaban siendo reabastecidos de gasolina y de armas. La deflagración hizo estallar los tanques de gasolina de los aviones y los montones de bombas de 800 kg apilados con precipitación durante el primer rearme de los aviones, realizado esa misma mañana. La erupción de la gasolina transformó el hangar en una conflagración que mató a los mecánicos y especialistas en armamento que trabajaban allí. La cubierta, por su parte, se convirtió en un infierno cuando la onda expansiva de la cuarta bomba hizo estallar un camión cisterna que mató al capitán Okada y a todos los oficiales en el puente de mando.

El comandante de los aviones del *Kaga* tomó el mando, pero ya estaba claro a esas alturas que salvar el barco era una batalla perdida, pues el buque estaba ardiendo de proa a popa. Las armas antiaéreas comenzaron a dispararse solas a medida que el tremendo calor inflamaba sus municiones. La electricidad se cortó y el buque comenzó a escorar. Durante tres horas los equipos de extinción de incendios trataron de controlar las llamas que seguían devorando lo que ya no era más que un casco en llamas. El barco estaba tan caliente que la pintura había comenzado a arder en lo que quedaba de su obra viva. A pesar de que muchos tripulantes ya habían saltado desde la borda, el capitán Amagai no dio la orden de abandonar el barco hasta las 16:40 h. Para entonces, el *Kaga* estaba solo y en situación lastimosa, con tan sólo dos destructores, el *Maikaze* y el *Hagikaze*, recogiendo náufragos. El ataque del submarino *Nautilus*, que lo confundió con el *Soryu*, tam-

Como buque insignia de la Primera Flota Aérea, el *Akagi* también era el buque de mando del almirante Nagumo, a pesar de que el sistema de radio de a bordo era inadecuado para tan importante tarea. (Jan Suermondt)



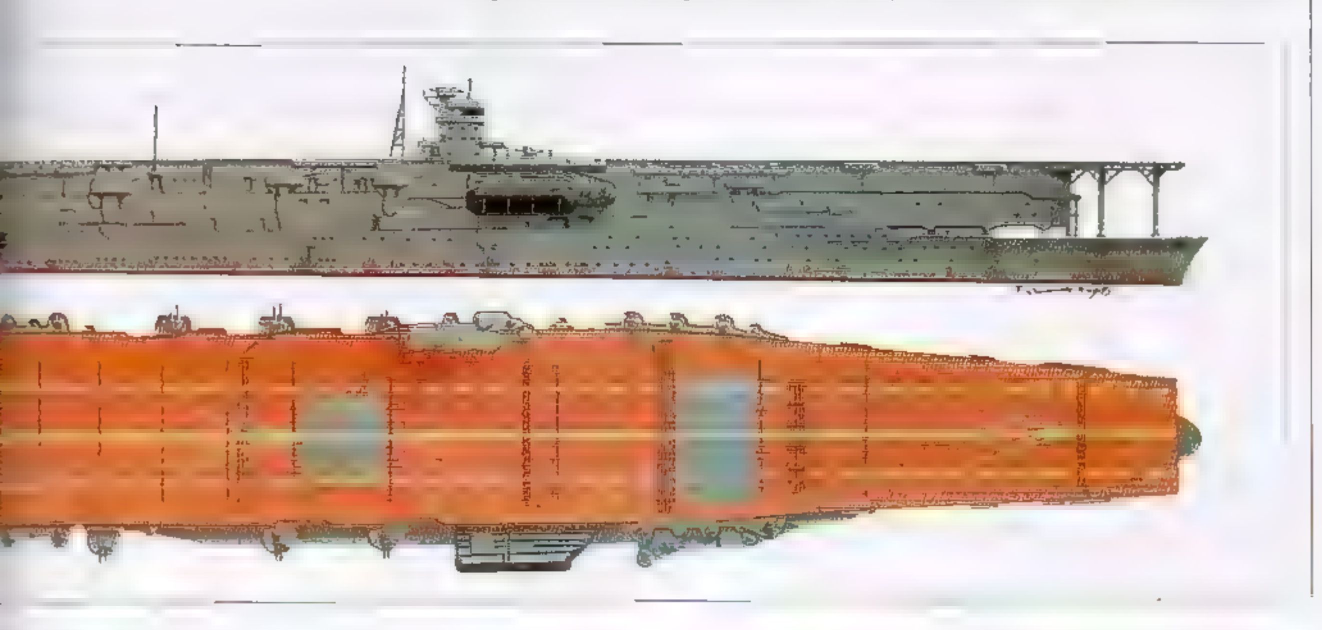


El *Akagi* poco antes de ser herido de muerte por tres bombas de los SBD del escuadrón VF-8, al mando del teniente Richard H. Best. El *Akagi* fue alcanzado a las 10:26 h. (US Navy)

bién contribuyó a su hundimiento. El final llegó a las 19:25 h cuando se produjeron dos terribles explosiones, al alcanzar el fuego los pañoles de munición, que desgarraron el casco. Poco después, el barco zozobró y se hundió en el océano llevándose consigo a más de 800 hombres de la tripulación y casi a todos los aviadores y sus máquinas.

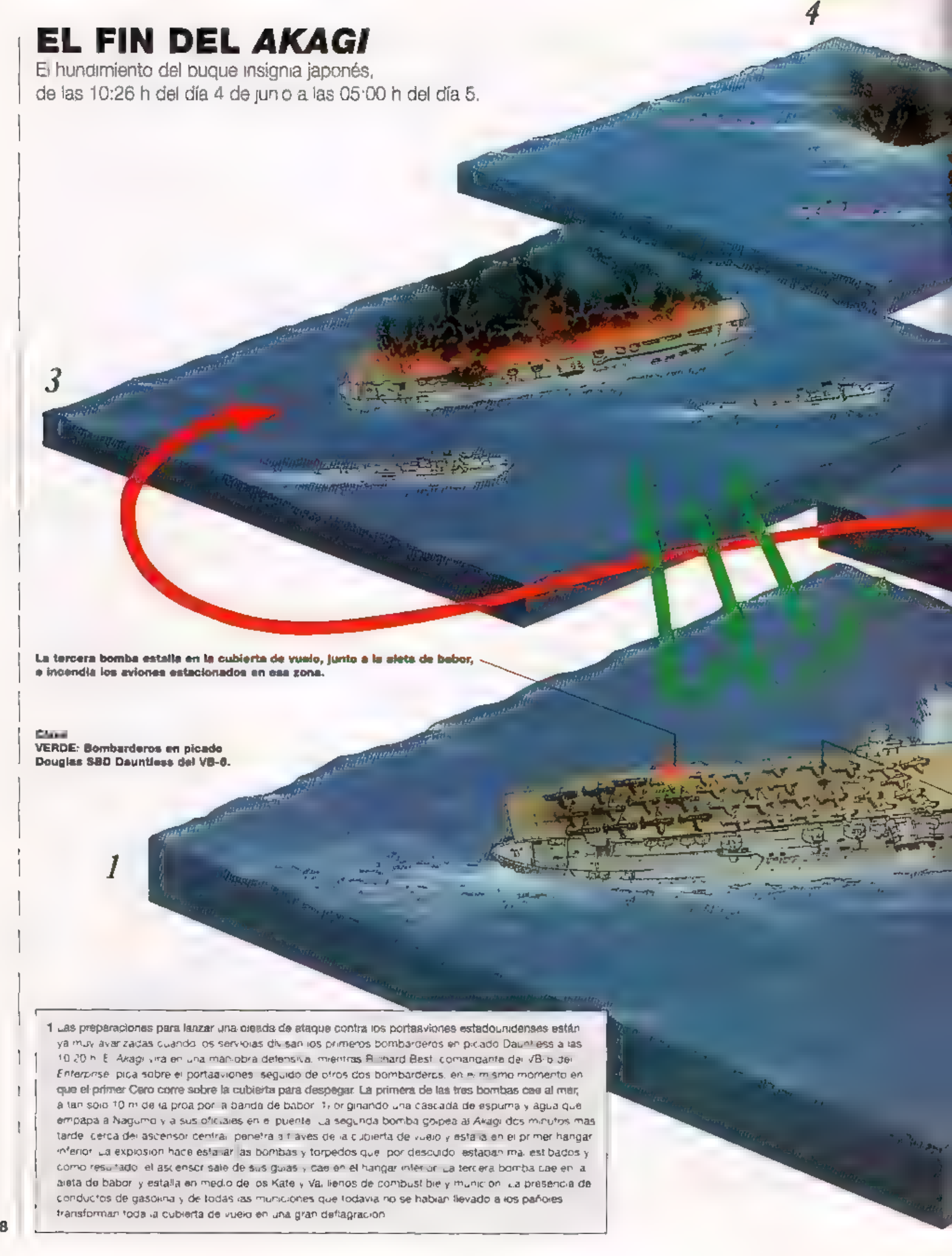
El *Akagi* se encontró con un destino parecido. El primer Cero estaba ya rodando por la pista de despegue, cuando aparecieron tres SBD que cayeron en picado sobre el buque. El primero soltó su bomba a 800 m, que cayó en el mar por el costado de babor. El segundo acertó, con su bomba impactando cerca del ascensor de popa, que cayó completamente retorcido dentro del hangar. La tercera bomba cayó entre la apretada masa de aviones de la cubierta, que aguardaban la orden de despegue cerca de la popa. Sus tanques se incendiaron y sus bombas estallaron formando una deflagración que incineró en sus asientos a la élite de los pilotos de la Rengo Kantai. La popa del portaaviones se convirtió en un verdadero infierno. Cuando las llamas llegaron a los hangares, las bombas apiladas comenzaron a estallar junto con los aviones de la segunda oleada que todavía estaban siendo rearmados. En pocos minutos, todas las cubiertas inferiores estaban en llamas y aisladas. Tan solo diez minutos después del ataque, el timón dejó de responder. En el interior del buque se podían oír frecuentes explosiones.

Cuando llegaron noticias al puente de que incluso los escapes de emergencia estaban bloqueados por el fuego, los oficiales de Nagumo le aconsejaron que trasladara la bandera de buque insignia a otra nave. Antes de abandonar su portaaviones, Nagumo, como si estuviera en trance, miró alrededor sin comprender cómo la fortuna de su orgullosa flota podía haber cambiado tan completa y de forma tan brutal en apenas cinco minutos. Por último, el almirante y su Estado Mayor abandonaron el barco a través de cabos (cuerdas) tendidos entre el *Akagi* y el *Nagara*. Una vez a bordo del crucero ligero, Nagumo y sus oficiales contemplaron el *Akagi* en llamas mientras el *Nagara* se separaba a gran velocidad. No fue hasta la mañana siguiente cuando Nagumo ordenó que dieran el golpe de gracia a su todavía incendiado barco. Amanecía cuando cuatro destructores lanzaron sus torpedos contra el agonizante y otrora poderoso buque, que se hundió tras



EL FIN DEL *AKAGI*

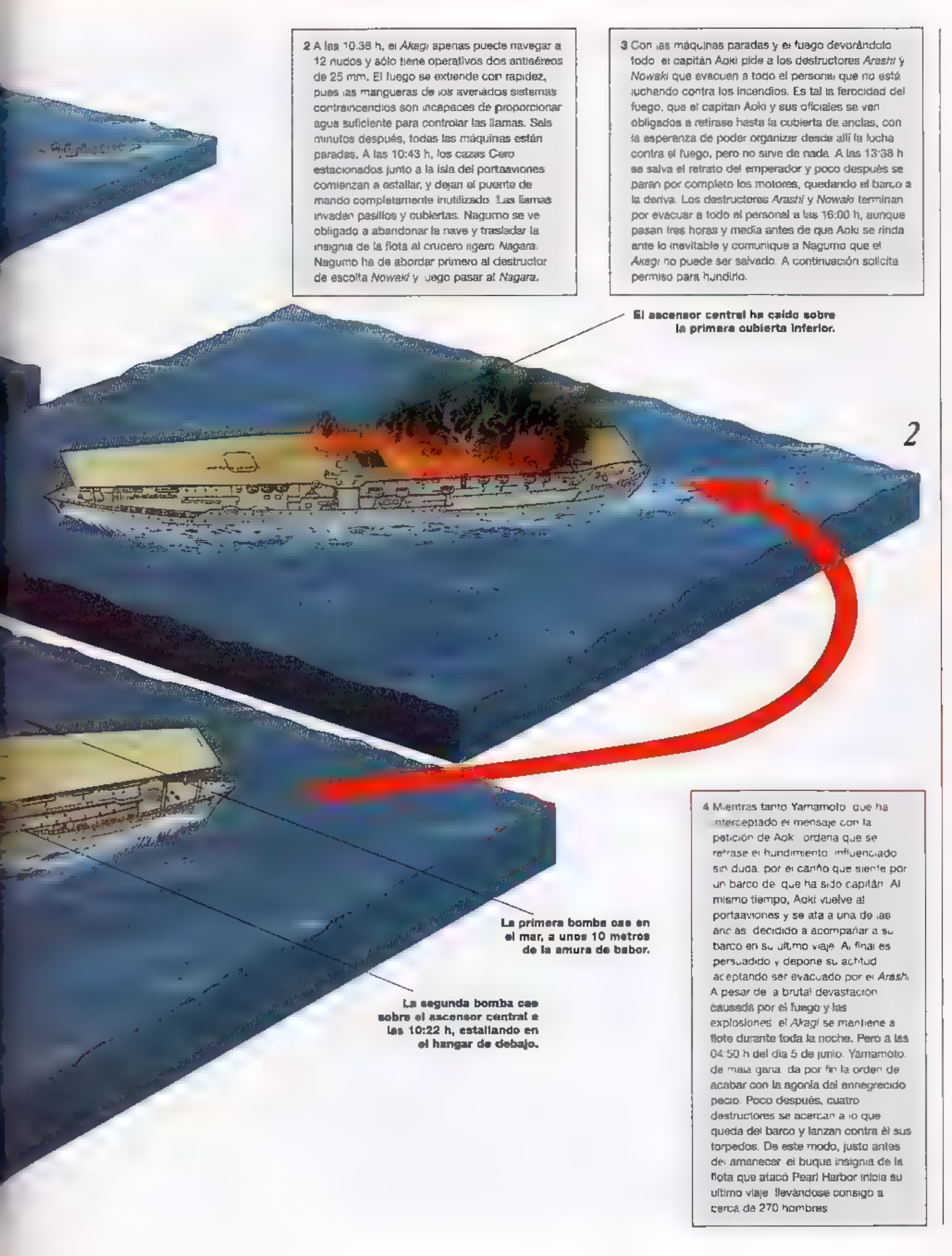
El hundimiento del buque insignia japonés,
de las 10:26 h del día 4 de junio a las 05:00 h del día 5.



La tercera bomba estalla en la cubierta de vuelo, junto a la aleta de babor, e incendia los aviones estacionados en esa zona.

Clave
VERDE: Bombarderos en picado Douglas SBD Dauntless del VB-6.

1 Las preparaciones para lanzar una oleada de ataque contra los portaaviones estadounidenses están ya muy avanzadas cuando los servidores divisan los primeros bombarderos en picado Dauntless a las 10:20 h. El *Akagi* vira en una maniobra defensiva, mientras Richard Best, comandante del VB-6 del *Enterprise*, pica sobre el portaaviones, seguido de otros dos bombarderos, en el mismo momento en que el primer Cero corre sobre la cubierta para despegar. La primera de las tres bombas cae al mar, a tan sólo 10 m de la proa por la banda de babor (1), originando una cascada de espuma y agua que empapa a Nagumo y a sus oficiales en el puente. La segunda bomba golpea al *Akagi* dos minutos más tarde, cerca del ascensor central, penetra a través de la cubierta de vuelo y estalla en el primer hangar inferior. La explosión hace estallar las bombas y torpedos que, por descuido, estaban mal estibados y, como resultado, el ascensor sale de sus guías y cae en el hangar inferior. La tercera bomba cae en la aleta de babor y estalla en medio de los Kate y Val llenos de combustible y munición. La presencia de conductos de gasolina y de todas las municiones que todavía no se habían llevado a los pañoles transforman toda la cubierta de vuelo en una gran deflagración.



2 A las 10:38 h, el *Akagi* apenas puede navegar a 12 nudos y sólo tiene operativos dos antiaéreos de 25 mm. El fuego se extiende con rapidez, pues las mangueras de los averiados sistemas contraincendios son incapaces de proporcionar agua suficiente para controlar las llamas. Seis minutos después, todas las máquinas están paradas. A las 10:43 h, los cazas Cero estacionados junto a la isla del portaaviones comienzan a estallar, y dejan el puente de mando completamente inutilizado. Las llamas invaden pasillos y cubiertas. Nagumo se ve obligado a abandonar la nave y trasladar la insignia de la flota al crucero ligero *Nagara*. Nagumo ha de abordar primero al destructor de escolta *Nowaki* y luego pasar al *Nagara*.

3 Con las máquinas paradas y el fuego devorándolo todo, el capitán Aoki pide a los destructores *Arashi* y *Nowaki* que evacuen a todo el personal que no está luchando contra los incendios. Es tal la ferocidad del fuego, que el capitán Aoki y sus oficiales se ven obligados a retirarse hasta la cubierta de anclas, con la esperanza de poder organizar desde allí la lucha contra el fuego, pero no sirve de nada. A las 13:38 h se salva el retrato del emperador y poco después se paran por completo los motores, quedando el barco a la deriva. Los destructores *Arashi* y *Nowaki* terminan por evacuar a todo el personal a las 16:00 h, aunque pasan tres horas y media antes de que Aoki se rinda ante lo inevitable y comunique a Nagumo que el *Akagi* no puede ser salvado. A continuación solicita permiso para hundirlo.

4 Mientras tanto Yamamoto, que ha interceptado el mensaje con la petición de Aoki, ordena que se retrase el hundimiento, influenciado sin duda, por el cariño que siente por un barco del que ha sido capitán. Al mismo tiempo, Aoki vuelve al portaaviones y se ata a una de las anclas, decidido a acompañar a su barco en su último viaje. Al final es persuadido y depone su actitud aceptando ser evacuado por el *Arashi*. A pesar de la brutal devastación causada por el fuego y las explosiones, el *Akagi* se mantiene a flote durante toda la noche. Pero a las 04:50 h del día 5 de junio, Yamamoto, de mala gana, da por fin la orden de acabar con la agonía del ennegrecido pecio. Poco después, cuatro destructores se acercan a lo que queda del barco y lanzan contra él sus torpedos. De este modo, justo antes del amanecer, el buque insignia de la flota que atacó Pearl Harbor inicia su último viaje, llevándose consigo a cerca de 270 hombres.

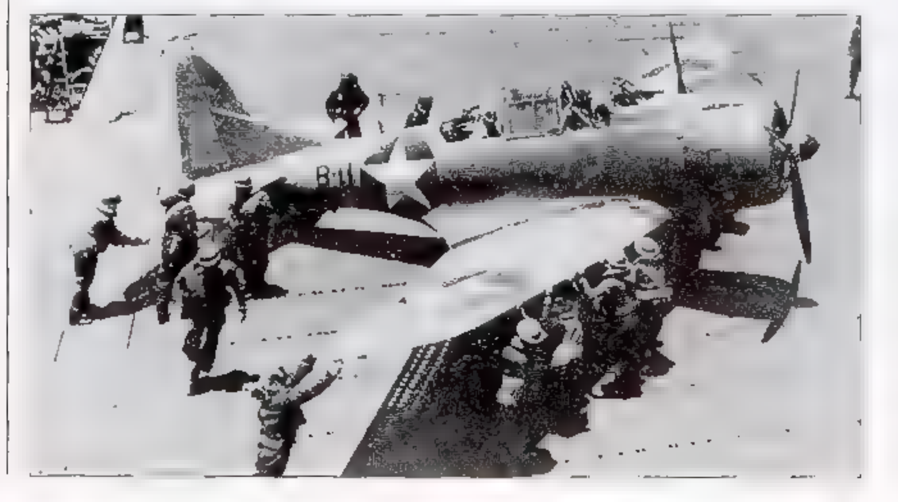
una última explosión, llevándose cosigo a cerca de 300 tripulantes.

Los observadores a bordo del *Kaga* estaban registrando por escrito los acontecimientos del *Soryu*, cuando también a ellos les llegó su turno. Tres SBD cayeron casi a plomo desde el cielo, justo después de las 10:25 h, haciendo estallar sus bombas sobre la cubierta de despegue. No hay unanimidad entre los supervivientes sobre el sitio exacto en que impactaron las bombas, pero parece ser que la primera estalló entre el segundo y el tercer ascensor. La segunda bomba impactó enfrente del ascensor de proa, atravesó la cubierta de despegue y estalló en el nivel del primer hangar, en medio de todos los aviones allí estacionados. La detonación hizo estallar la gasolina y las bombas de los aviones, así como los explosivos de los pañoles de munición, pulverizando todo lo que había en el hangar y generando un calor que en poco tiempo comenzó a fundir el metal. La explosión arrancó el ascensor de proa de sus guías y lo estrelló contra la isla del portaaviones. Al mismo tiempo, la tercera bomba cayó en medio de los aviones apiñados en cubierta, cerca de la popa, y al igual que en el *Kaga* y en el *Akagi* la deflagración y el instantáneo incendio convirtió la cubierta en otra pira funeraria para los tripulantes de los aviones.



Con los frenos aerodinámicos en acción, los Dauntless inician su picado contra los portaaviones japoneses desde 5.000 m de altura. El *Kaga*, el *Akagi* y el *Soryu* recibieron los impactos de estos bombarderos y, en cuestión de minutos, los tres buques estaban ardiendo. (Robert F. Dorr)

Veinte minutos más tarde, una enorme explosión destrozó las entrañas del barco, lanzando a muchos hombres al agua. Tal fue la ferocidad de los fuegos a bordo del *Soryu* que, media hora después de ser alcanzado, las máquinas y el timón dejaron de funcionar y la nave ardía ya por sus cuatro costados. Viendo que todo estaba perdido, el capitán dio la orden de abandonar el barco. Los destructores *Hamakaze* e *Isokaze* se acercaron todo lo posible al ardiente buque y comenzaron a recoger supervivientes. Todos los intentos para convencer al capitán Yanagimoto de que salvara su vida fueron en vano, y el oficial permaneció a bordo, sable en mano, hasta que a las 19:30 h, tras una serie de grandes explosiones, el portaaviones se fue a pique, llevándose consigo al capitán y a otros 717 hombres.



Un SBD del VB-3 se recupera a bordo del *Hornet*, después de haberse perdido el combate. A su regreso, tras no haber podido encontrar al enemigo, todos los cazas de su escolta se quedaron sin combustible y tuvieron que abandonar. Sólo los TBD del Grupo Aéreo del *Hornet* pudieron atacar a los portaaviones japoneses.

EL FINAL DEL *YORKTOWN*

Entonces Nagumo devolvió el mando del *Tone* al contralmirante Hiraoki Abe, quien, a su vez, ordenó a Yamaguchi y al todavía indemne *Hiryu* atacar a los portaaviones estadounidenses. A las 10:58 h fue lanzada desde el *Hiryu* la primera de las dos oleadas de ataque, compuesta por 18 bombarderos en picado escoltados por seis Cero. Comandaba la fuerza el valeroso teniente de navío Kobayashi, guiado por radio desde el *Chikuma*, cuyo avión de exploración, el n.º 5, sometía a la Fuerza Operacional 17 a una discreta vigilancia.

Poco antes del mediodía, mientras el *Yorktown* se preparaba para recoger a sus bombarderos en picado y reabastecer a sus cazas, el radar detectó el grupo de ataque de Kobayashi. En el aire estaba ya una patrulla aérea de combate, formada por 12 cazas, y otros 15 estaban en cubierta repostando cuando se recibió la orden de despegar. En preparación ante el ataque inmediato, se cerraron válvulas y bombas de combustible y se preparó el sistema de gas carbónico contra incendios. Los buques de escolta del *Yorktown* se acercaron para sumar sus defensas antiaéreas a las del buque, y desde la Fuerza Operacional 16 se enviaron 28 cazas Wildcat para interceptar a la fuerza japonesa.

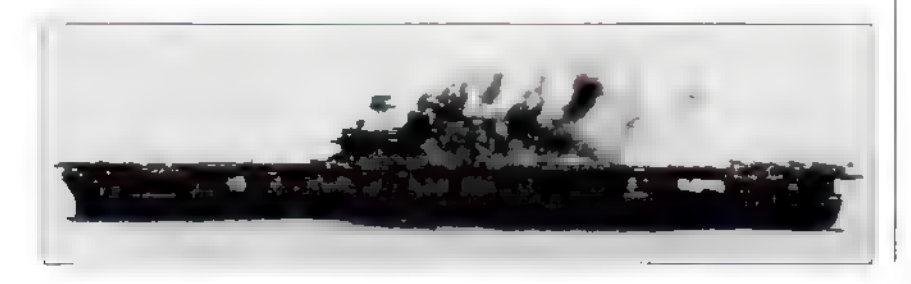
A 3.000 m de altura los bombarderos Val fueron acosados por los Wildcat, y diez de ellos, incluido el de Kobayashi, fueron derribados. La densa barrera formada por los antiaéreos de la Fuerza Operacional (Task Force) derribó otros tres, pero cinco consiguieron sobrevivir, más que suficiente para hacer daño. Los bombarderos se lanzaron a plomo contra el portaaviones, y tres de sus bombas hicieron blanco. La primera estalló en la cubierta



El *Hiryu*, último portaaviones japonés capaz de seguir la lucha, lanzó un ataque contra el *Yorktown* a las 12:00 h. Esta notable fotografía fue tomada en el preciso instante en que una de las tres bombas impactaba en el barco. (Robert C. Stern)



En esta imagen se puede ver al *Yorktown* maniobrando para evitar las bombas japonesas. (Robert C. Stern)



El *Yorktown* en llamas tras recibir tres impactos de los bombarderos en picado Val. (Robert C. Stern)

de despegue, abriendo un gran boquete y causando incendios bajo la misma que se propagaron con rapidez. La segunda cayó por la chimenea y estalló en la sala de máquinas, dejando operativa sólo una de las calderas y averiando el radar, la sala de control de tiro y el sistema de comunicaciones. La tercera bomba explotó también en las entrañas del buque, pero los sistemas de control de incendios, a base de gas carbónico, y la inundación selectiva de ciertas zonas evitaron que el fuego se propagara a los tanques de combustible y a los pañoles de munición.

Observando la penosa condición del *Yorktown*, Fletcher decidió pasar la insignia de la Fuerza Operacional al crucero *Astoria*. Sin embargo, a pesar de estar dañado de gravedad, el *Yorktown* no parecía dispuesto a rendirse tan pronto, y así, a las 13:40 h, su tripulación había conseguido poner en marcha cuatro de sus máquinas, apagar los incendios y hacerlo navegar a 20 nudos. Se hicieron reparaciones provisionales en la cubierta de vuelo y se comenzó a reabastecer a sus cazas, preparándolos para recibir a la segunda oleada de ataque que, sin duda, llegaría desde el *Hiryu*.

Mientras tanto, el avión de reconocimiento «Judy» enviado por el *Hiryu* para espiar a los estadounidenses fue recuperado y su piloto pudo confirmar a Yamaguchi la mala noticia de que eran tres, y no dos, los portaaviones de estadounidenses en la zona. Por tanto, el almirante japonés decidió mandar la segunda oleada de ataque sin más demora. El jefe elegido para la fuerza de ataque no fue otro que el teniente de navío Joichi Tomonaga, que había comandado el ataque a Midway esa misma mañana. Aceptó sin dudar ni un instante, aun a sabiendas de que el suyo iba a ser un viaje sin retorno, pues no hubo tiempo para reparar los daños del tanque de gasolina situado en el ala de babor de su avión. La rápida desaparición del poderío aeronaval de Japón en la zona se hacía evidente por el hecho de que sólo se pudieron reunir dieciséis aviones para la segunda oleada de ataque, y varios de ellos, además, procedían de los portaaviones hundidos. A las 13:31 h despegaron 10 aviones torpederos acompañados de seis Cero de escolta. A pesar de estar guiados, una vez más, por el hidroavión del *Chikuma*, el grupo de Tomonaga había sido informado de que el *Yorktown* estaba envuelto en llamas y en una situación tan difícil que quizá ya estuviera hundido. Por ello, cuando se acercaron al portaaviones y no pudieron observar ninguno de los destrozos supuestamente causados por el ataque anterior, asumieron que el buque que estaban a punto de atacar era el *Hornet* o quizás el *Enterprise*.

ABAJO, IZQUIERDA **Los trabajos de reparación se emprenden sin perder tiempo. En la astillada cubierta se aprecia el boquete abierto por una de las bombas japonesas. La rapidez de los equipos de trabajo permite al *Yorktown* estar operativo antes de recibir el segundo ataque. (Robert C. Stern)**

ABAJO, DERECHA **El humo a borbotones, después de que una bomba entrara por la chimenea y acabara con la mayor parte de las calderas. Ante la magnitud de los daños, Fletcher decidió pasar su insignia de mando al crucero *Astoria*. En la imagen se puede apreciar que ya se han iniciado los trabajos de reparación. (Robert C. Stern)**





El radar detectó a la fuerza japonesa a las 14:30 h y, una vez más, las cubiertas fueron despejadas con rapidez. Los doce Wildcat de la patrulla aérea de combate interceptaron a los atacantes y, al igual que en la ocasión anterior, consiguieron derribar varios con la ayuda de la defensa antiaérea del buque. A pesar de la pérdida de cinco bombarderos y tres cazas, los japoneses siguieron acosando al portaaviones. Bajo la dirección de Tomonaga, los cinco supervivientes consiguieron acercarse lo bastante como para lanzar sus torpedos. Tras lanzar el suyo, sabiendo que ya no podía volver, el jefe del escuadrón, de manera deliberada, se arrojó con su avión contra la cubierta de vuelo del *Yorktown*. Casi a la par, el buque recibió el impacto de dos torpedos en la banda de babor, separados apenas 20 m uno del otro, lo que provocó una serie de explosiones e incendios. El *Yorktown* se estremeció al recibir el doble impacto, sus máquinas se pararon y comenzó a escorarse a babor. Temiendo que el buque zozobrara, a las 15.00 h, el capitán Buckmaster dio la orden de abandonarlo y unos 2.270 hombres pasaron a las naves que estaban auxiliando al portaaviones. Aunque abandonado, el buque permaneció a flote, atendido durante toda la noche por el destructor *Hughes*, y seguía a flote a la mañana siguiente. Sin embargo, la vida de este notable barco no había llegado todavía a su fin y así permaneció a flote todavía otra noche más.

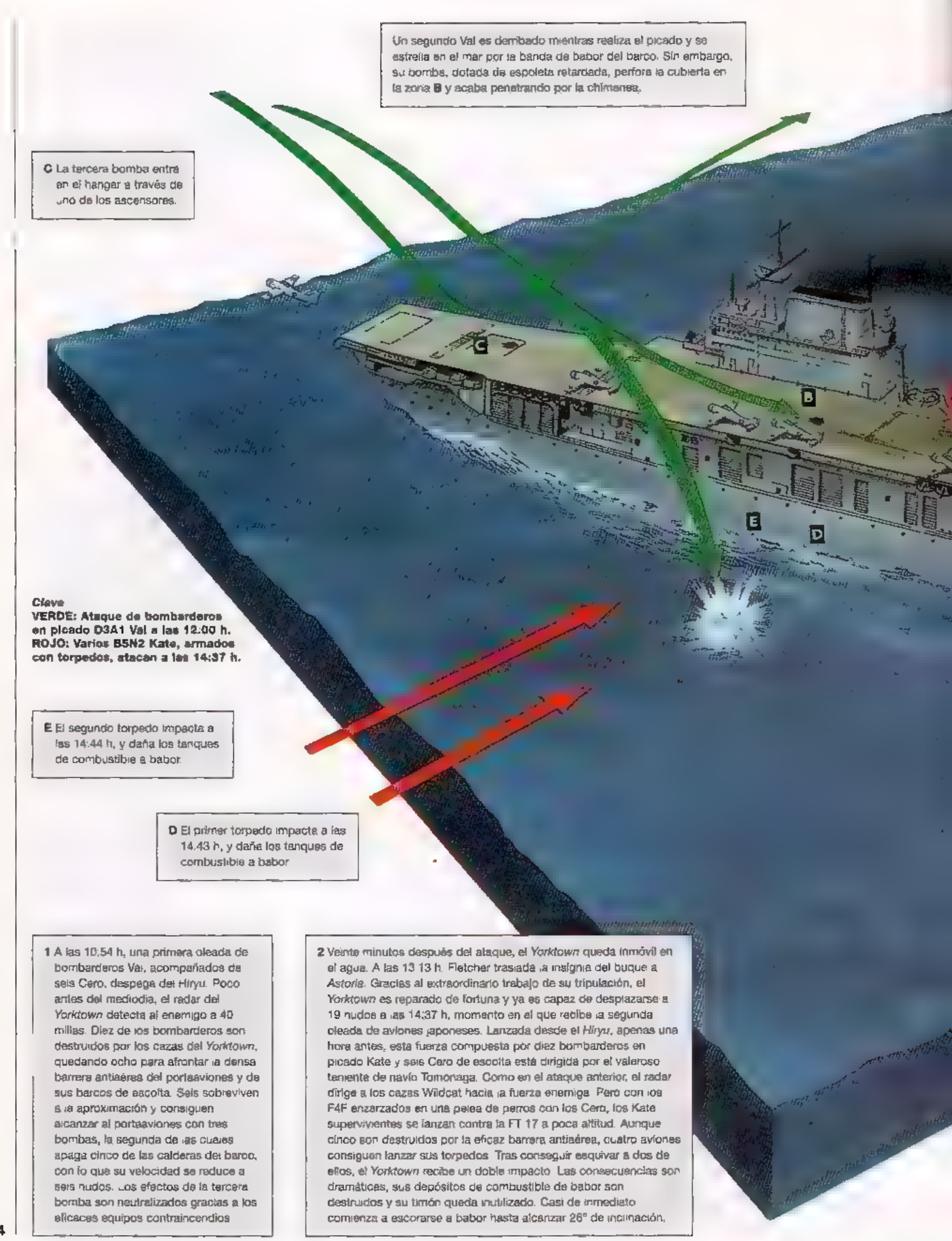


En la foto se aprecia al inmóvil *Yorktown* poco después de las 12:00 h. Aunque la mayor parte de los fuegos ya han sido controlados, la chimenea continúa humeando. (Robert C. Stern)



A las 14:37 h, de nuevo en movimiento, el *Yorktown* se prepara para el despegue de ocho de los diez cazas que quedan a bordo. Con ellos tratará de detener el segundo ataque japonés. (Robert C. Stern)

En esta fotografía, a pesar de su poca nitidez, se capta con fidelidad uno de los momentos del segundo ataque sobre el *Yorktown*, llevado a cabo por torpederos Kate. El barco había sido reparado tan rápida y eficazmente que los japoneses creyeron que atacaba otro portaaviones de la misma clase. (Robert C. Stern)



1 A las 10:54 h, una primera oleada de bombarderos Val, acompañados de seis Cero, despega del *Hiryu*. Poco antes del mediodía, el radar del *Yorktown* detecta al enemigo a 40 millas. Diez de los bombarderos son destruidos por los cazas del *Yorktown*, quedando ocho para afrontar la densa barrera antiaérea del portaaviones y de sus barcos de escolta. Seis sobreviven a la aproximación y consiguen alcanzar al portaaviones con tres bombas, la segunda de las cuales apaga cinco de las calderas del barco, con lo que su velocidad se reduce a seis nudos. Los efectos de la tercera bomba son neutralizados gracias a los eficaces equipos contraincendios.

2 Veinte minutos después del ataque, el *Yorktown* queda inmóvil en el agua. A las 13 13 h. Fletcher traslada la insignia del buque a *Astoria*. Gracias al extraordinario trabajo de su tripulación, el *Yorktown* es reparado de fortuna y ya es capaz de desplazarse a 19 nudos a las 14:37 h, momento en el que recibe la segunda oleada de aviones japoneses. Lanzada desde el *Hiryu*, apenas una hora antes, esta fuerza compuesta por diez bombarderos en picado Kate y seis Cero de escolta está dirigida por el valeroso teniente de navío Tomonaga. Como en el ataque anterior, el radar dirige a los cazas Wildcat hacia la fuerza enemiga. Pero con los F4F enzarzados en una pelea de perros con los Cero, los Kate supervivientes se lanzan contra la FT 17 a poca altitud. Aunque cinco son destruidos por la eficaz barrera antiaérea, cuatro aviones consiguen lanzar sus torpedos. Tras conseguir esquivar a dos de ellos, el *Yorktown* recibe un doble impacto. Las consecuencias son dramáticas, sus depósitos de combustible de babor son destruidos y su timón queda inutilizado. Casi de inmediato comienza a escorarse a babor hasta alcanzar 26° de inclinación.

HUNDIMIENTO DEL *YORKTOWN*

La lucha del *Yorktown*, de 10:50 h del 4 de junio a las 05:00 h del 7 de junio de 1942.

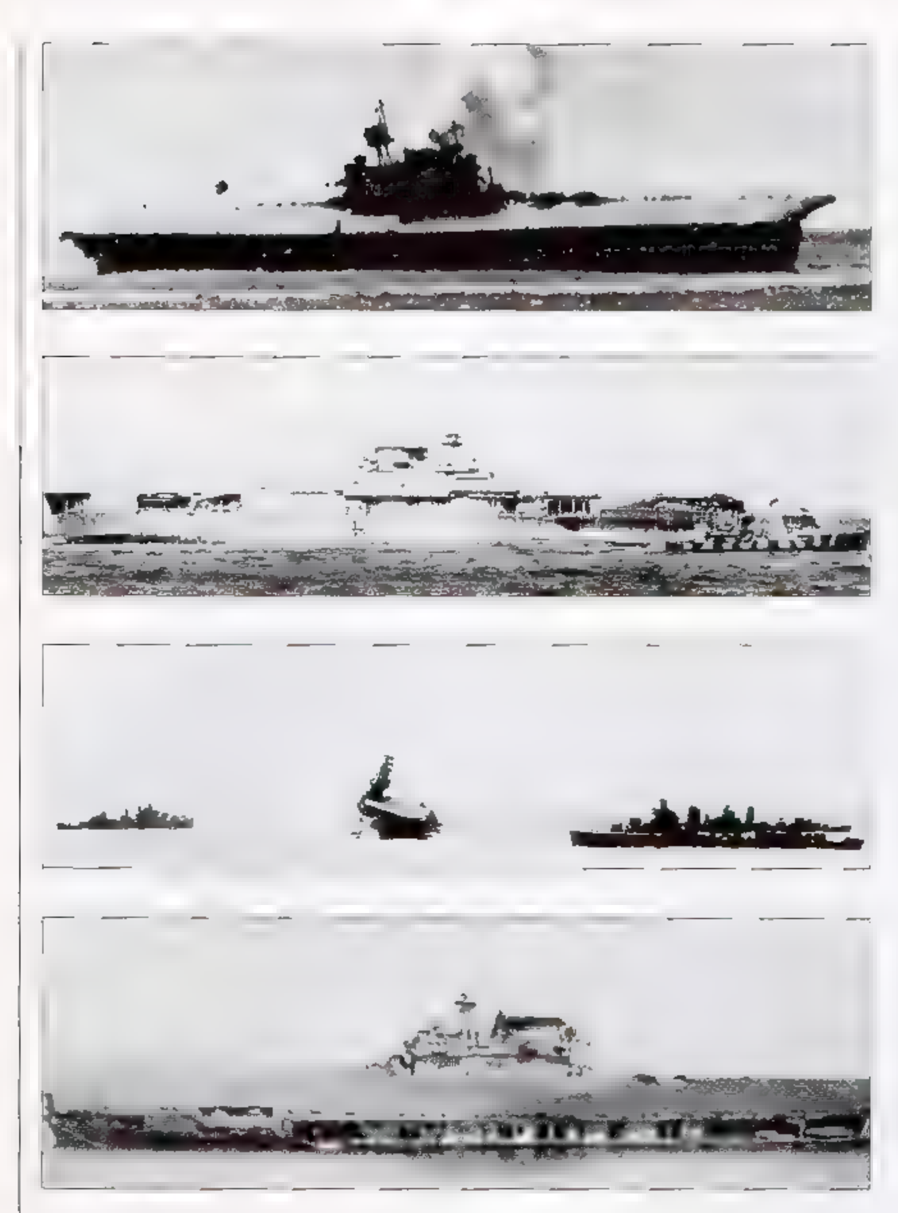
El primero de los Val se acerca describiendo una curva y es derribado por el fuego antiaéreo del *Yorktown*. Cae al mar partido en tres pedazos, sin embargo, su bomba impacta y estalla sobre la cubierta de vuelo **A**.

Cuando el *Yorktown* detecta la segunda oleada, hacia las 13:20 h, sólo quedan diez Wildcat a bordo y sólo ocho con los tanques llenos de gasolina. Esos cazas despegan de inmediato para interceptar a los torpederos. Se les unen los seis F4F del VF-3 que ya estaban patrullando en el aire.

3 Las vías de agua del buque lo hacen inseguro y lo ponen en peligro de zozobrar. Por ello, el capitán Buckmaster da la orden de abandonar el buque a las 15:00 h. Los destructores *Balch*, *Benham*, *Russell* y *Anderson* se acercan al portaaviones y rescatan a unos 2.270 tripulantes. El portaaviones queda abandonado. Fletcher y Buckmaster asumen que con una escora tan grande es sólo cuestión de tiempo que el buque se hunda.

4 Pero a la mañana siguiente el *Yorktown* sigue a flote. Por tanto, se decide abordarlo de nuevo y se comienza a trabajar con determinación para salvarlo. Nimitz envía el dragaminas *Vireo* y el remolcador de altura *Navajo* para ayudar en las tareas de salvamento. Así mismo, manda reforzar la cortina antisubmarina alrededor de la malherida nave. A las 14:36 h, el *Vireo* comienza a remolcarlo en dirección a Pearl Harbor, aunque a tan sólo 2 nudos de velocidad, mientras el equipo de salvamento trata de aligerar el buque lanzando por la borda toda clase de objetos y equipos. La operación dura hasta la caída de la noche, pues el barco carece de iluminación.

5 A las 04:10 h, con las primeras luces de la mañana, el submarino japonés I-168 descubre al *Yorktown* escoltado por seis destructores pero no es hasta las 13:31 h cuando logra posicionarse para lanzar sus torpedos. El primero destroza el destructor *Hammann*, que se hunde casi de inmediato, otros dos pasan por debajo de la quilla del destructor e impactan de lleno en el portaaviones. Aun así, el barco se resiste a morir. Como ironía, el agua que entra ahora por las aberturas de estribor estabiliza en parte la nave, que deja de estar tan escorada, lo cual hace albergar de nuevo esperanzas a Buckmaster. El portaaviones aguanta toda la noche, pero cada vez se hace más evidente que está condenado. El USS *Yorktown* se hunde a las 04:58 h del 7 de junio, mientras la primera luz de la mañana ilumina el Pacífico.



Los intentos de salvar el *Yorktown* y remolcarlo hasta Pearl Harbor se abandonaron definitivamente el 6 de junio, cuando el buque fue torpedeado por el submarino japonés I-168. Golpeado por dos torpedos, pronto quedó claro que no se podía hacer nada por él. En las dos fotografías centrales se aprecia su acusada escora a babor mientras le rodean sus destructores de cortina. Abajo: ante el empeoramiento de la escora, los equipos de salvamento son evacuados. En la foto se puede apreciar cómo abandonan el buque por estribor para abordar uno de los destructores. La cruz en el casco señala el punto probable de impacto del torpedo del I-168. (Cortesía de Robert C. Stern)

A la mañana siguiente, su capitán todavía creía posible salvarlo. Sobre el mediodía del 5 de junio, un equipo de salvamento abordó la nave y se puso a trabajar sin demora. Las reparaciones progresaban a buen ritmo cuando el barco fue golpeado de nuevo. Esa misma mañana, el *Yorktown* fue visto por uno de los hidroaviones del *Chikuma*, y Yamamoto ordenó al submarino I-168, que se hallaba cerca de Midway, donde había efectuado un bombardeo nocturno esa misma madrugada, que buscara al portaaviones y lo hundiera. Poco después de las 13:00 h del 6 de junio, el submarino cruzó la cortina formada por cinco destructores alrededor del *Yorktown* y lanzó cuatro torpedos seguidos en abanico. El destructor *Hamman*, abarloado al portaaviones, recibió uno de los impactos, se partió en dos y se fue a pique en pocos minutos. Por desgracia, este hundimiento tan rápido hizo estallar las cargas de profundidad del destructor, matando a muchos de los marineros que estaban en el agua. El *Yorktown*, por su parte, recibió dos torpedos que le causaron daños gravísimos y el capitán comprendió que el barco ya no tenía salvación. A

pesar de todo, el orgulloso portaaviones se mantuvo a flote hasta las 06:00 h de la mañana siguiente

Uno de los diez aviones de patrulla que Fletcher había enviado con anterioridad en busca del *Hiryu*, dio al fin con él cuando acababa recoger a los aviones supervivientes del segundo ataque al *Yorktown*. El piloto del avión, teniente Wallace Short, encontró el portaaviones y sus buques de escolta a tan sólo 100 millas al noroeste del *Yorktown*. Cuando Spruance recibió esas noticias a bordo del *Enterprise*, decidió lanzar un ataque masivo contra el *Hiryu*. A las 15:30 h este portaaviones envió una fuerza de 24 Dauntless, y el *Hornet*, otros 16. Los pocos Wildcat que habían sobrevivido a los combates del día se retuvieron para proteger a los portaaviones, y de este modo los bombarderos en picado partieron sin escolta de cazas.

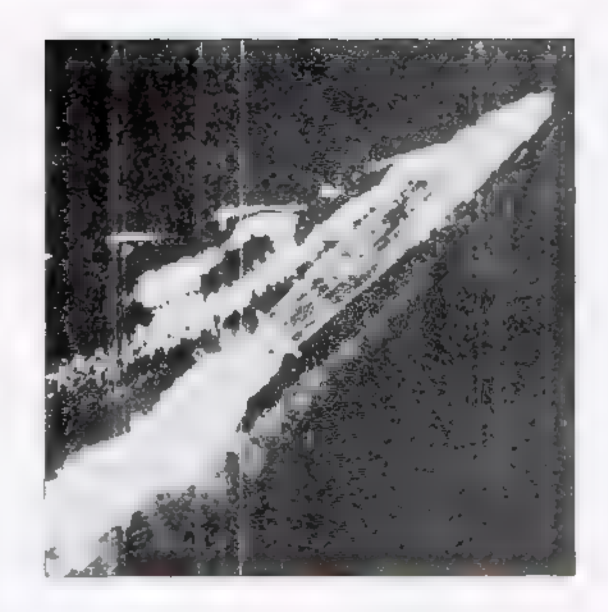
A las 16:30 h, lo que quedaba de la segunda oleada de ataque había regresado al *Hiryu*. Sólo volvieron tres Cero y cinco Kate, pero los japoneses estaban convencidos de que habían conseguido destruir, no el *Yorktown*, sino otro portaaviones de la misma clase. Por eso Yamaguchi pensó que si el equilibrio de fuerzas era de uno a uno, los japoneses todavía tenían posibilidades de cambiar las tornas y hacer resurgir una victoria de entre las cenizas de las derrotas de la mañana. Con tal propósito mandó preparar los aviones para una tercera oleada de ataque. Sin embargo, las fuerzas aéreas con que contaba no eran sino una triste sombra del grupo aéreo del *Hiryu* y de la flota de aviones de que disponía la Primera Flota Aérea apenas doce horas antes. Sólo se podía contar con cuatro Kate, cinco Val y seis Cero de la patrulla aérea de combate, además, claro está, de sus agotadas tripulaciones. A pesar de ello, se ordenó rearmar y reabastecer a los aviones para efectuar un ataque a la hora incierta del anochecer. La cubierta del *Hiryu* cobró de nuevo una febril actividad y se llenó de mangueras de combustible, armamento, torpedos y munición para equipar a la limitada fuerza de ataque. Mientras las tripulaciones tomaban una frugal cena de bolas dulces de arroz, a las 18:00 h, los primeros Dauntless picaban sobre el último de los portaaviones de Nagumo.

LA MUERTE DEL *HIRYU*

A pesar de que había en el aire una pequeña patrulla de combate, los Cero que la integraban no detectaron la llegada de los bombarderos, así que cuando los primeros trece Dauntless iniciaron su ataque en picado, contaban de su parte con la más absoluta de las sorpresas. Salieron con el sol a sus espaldas, como habían hecho con los otros portaaviones ese mismo día, con lo que las defensas antiaéreas del *Hiryu* y los barcos de escolta apenas pudieron ofrecer una tímida barrera mientras las primeras bombas impactaban en la nave. Las frenéticas órdenes gritadas desde el puente a la sala de máquinas, pusieron el barco a 30 nudos, mientras la caña del timón se hacía girar con desesperación a estribor. Desde los SBD se podía ver al barco tratando de describir un círculo completo que no le sirvió de nada. Aunque consiguió esquivar tres bombas, su destino quedó sellado con la cuarta, a la que siguieron otras tres en rápida sucesión. Dos estallaron en medio de la cubierta y otras dos delante de la isla. La primera bomba lanzó el ascensor de proa contra el puente, dejando en su lugar un enorme agujero en llamas. Como sucedió en los otros portaaviones, las bombas alcanzaron el nivel de los hangares detonando las bombas dejadas allí y los depósitos de gasolina. La cubierta de

vuelo se cubrió de cadáveres y muchos otros tripulantes murieron asfixiados por el humo. El pequeño grupo de aviones estacionados en cubierta, cerca de la popa, también empezó a estallar y arder, creando ríos de gasolina en llamas sobre la cubierta, que no hicieron más que empeorar la terrible situación de los tripulantes.

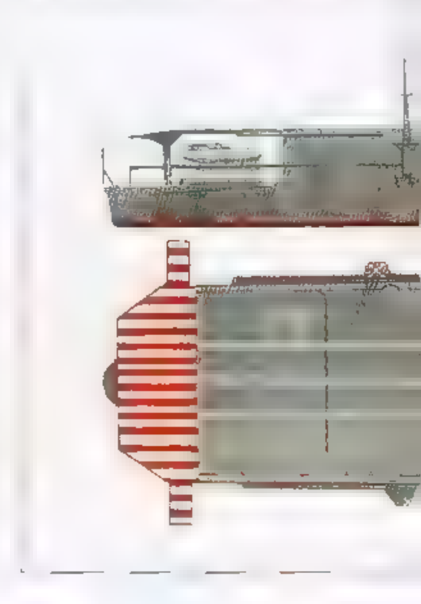
Estimando que el *Hiryu* estaba condenado, los SBD restantes se concentraron en atacar a los buques de escolta. Así, el *Haruna*, el *Tone* y el *Chikuma* sufrieron duros ataques, aunque ninguno fue tocado. En cuanto los aviones estadounidenses desaparecieron, se realizaron esfuerzos desesperados para controlar los fuegos de a bordo. Sin embargo, los daños sufridos por la nave eran tan extensos que incluso los equipos de lucha contra incendios habían resultado destruidos, y los tripulantes se vieron obligados a formar cadenas humanas para pasarse cubos de agua de mar, en un patético intento por controlar las llamas. Cuatro destructores se acercaron con sus cañones de agua y mangueras, lanzando sobre el ardiente casco grandes cantidades de agua de mar, pero no sirvió de nada. Tras mantenerse en movimiento durante un tiempo, el portaaviones terminó por detenerse cuando el fuego alcanzó la sala de máquinas. El calor, además, provocó la rotura de las planchas del casco, con lo que el agua entró en grandes cantidades y provocó la escora del buque hasta un ángulo de 15°.



Herido por los SBD, el *Hiryu* trata sin éxito de escapar de sus ataques en picado. A las 17:05 h fue alcanzado por cuatro bombas y su destino acabó siendo el mismo que el de los otros portaaviones. (US National Archives)

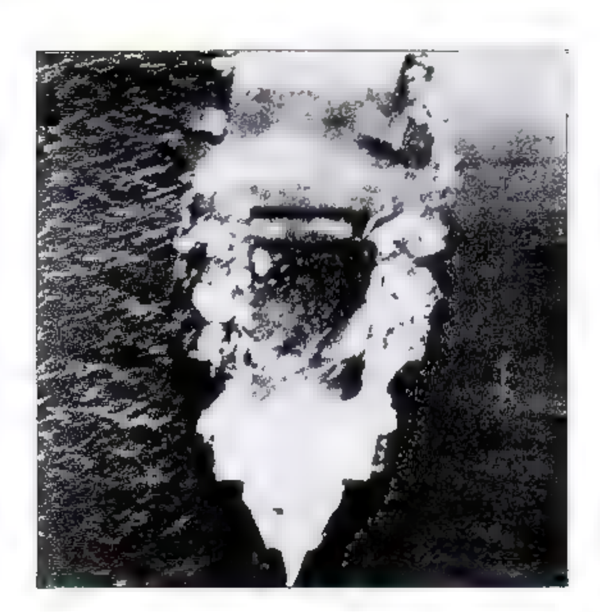
Una gran explosión, que se produjo a la 01:58 h, avivó todavía más los fuegos a bordo, lo que llevó al almirante Yamaguchi a reconocer la necesidad de abandonar la nave. Cuando, 50 minutos más tarde, se ordenó a la tripulación formar, cerca de la mitad de los 1.500 hombres que la componían seguían lo bastante enteros como para responder a la llamada. Mientras, los oficiales y tripulantes supervivientes eran transferidos a los destructores, el almirante Yamaguchi y el capitán Kaku se quedaron a bordo tras anunciar que pensaban hundirse con el malherido buque. Tras amarrarse al timón, se quedaron esperando el final. Siguiendo órdenes del contralmirante Abe, el destructor *Makigumo* lanzó una andanada de torpedos contra el ardiente portaaviones, esperando que las subsecuentes explosiones acabaran con él, pero al igual que el *Yorktown*, el *Hiryu* se resistía a morir. El buque no se hundió hasta las 08:20 h, llevándose consigo a 416 tripulantes, además de su capitán y el almirante Yamaguchi. El último portaaviones de la potente y orgullosa Primera Flota Aérea de Nagumo reposaba en las profundidades.

Junto al portaaviones *Akagi*, el *Hiryu* era la única nave de estas características en el mundo con la posición de la isla en la banda de babor. Una apuesta experimental que nunca más repetirían. (Jan Suermondt)



CANCELADA LA OPERACIÓN «MI»

A pesar de que Yamamoto y sus oficiales habían recibido los mensajes del hidroavión del *Tone* a lo largo de la mañana, la única señal recibida de Nagumo había llegado poco después de las 08:35 h. Informaba del avistamiento de un portaaviones y otros barcos, de su posición y de la intención de salir a su encuentro. Aunque el plan original no contemplaba esta contingencia, Yamamoto y sus oficiales no mostraron ninguna inquietud, pues estaban seguros de que Nagumo podría manejar la situación y resolverla de forma ventajosa. Por eso, es fácil comprender que el shock recibido cuando

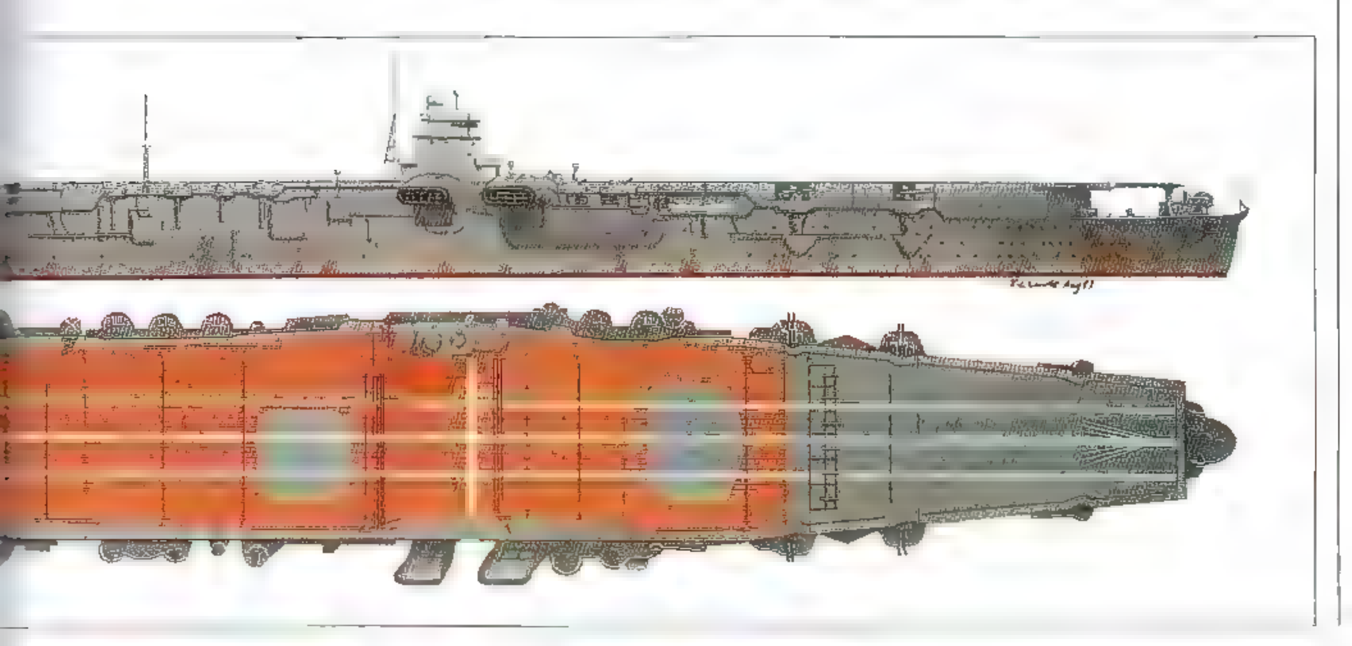


Aspecto del *Hiryu* completamente detenido. Una tremenda explosión ha hecho volar el ascensor de proa hasta estrellarlo contra la estructura de la isla. Una buena parte de la cubierta de vuelo a proa no es otra cosa que un gran boquete por el que se puede ver el hangar inferior. (US National Archives)

el contralmirante Abe le comunicó las malas noticias tuvo que ser profundo y traumático. El mensaje rezaba así: «Incendios a bordo del *Kaga*, del *Soryu* y del *Akagi* resultado de ataques de aviones lanzados desde tierra y desde portaaviones enemigo». Se dice que la reacción de Yamamoto fue proferir un profundo gruñido, mientras que el estado de sus oficiales pasó del optimismo a la más profunda desesperación. El único alivio fue que Abe también informó de que el *Hiryu* estaba intacto y respondiendo al ataque.

Considerando todas sus opciones a la luz de tan terribles noticias, Yamamoto decidió una estrategia que podría cambiar la situación. A las 12:20 h mandó una señal para que la Segunda Flota de Kondo se concentrara con su Cuerpo Principal al noroeste de Midway, el día siguiente a las 12:00 h. La operación «AL» se suspendió y Kakuta recibió la orden de enviar a sus dos portaaviones hacia el sur a toda máquina para encontrarse con Yamamoto. Pero pronto quedó claro que el *Ryujo* y el *Junyo* no podían llegar antes del mediodía del 6 de junio. En este punto, Yamamoto todavía creía que podría derrotar al enemigo utilizando la superioridad numérica en una batalla nocturna.

De acuerdo con esta nueva estrategia, ordenó a Kondo que sacara los cuatro cruceros pesados de Kurita del Cuerpo Principal de su flota y los enviara a Midway para continuar el bombardeo nocturno iniciado por el submarino I-168 poco después de la medianoche del 5 de junio. Sin embargo, las noticias que fue recibiendo a lo largo del día se iban haciendo, por momentos, más sombrías. Poco despues de las 17:00 h supo que también se había perdido el *Hiryu*, el principal apoyo de su nuevo plan. Aunque la información de la inteligencia militar sobre el tamaño de la fuerza estadounidense distaba mucho de ser exacto, se sabía que incluía, al menos, tres portaaviones. Cuando a las 19:15 h supo de la retirada de la Fuerza Operacional 16 hacia el este, se dio



cuenta de que sus posibilidades de obligar a los estadounidenses a una batalla nocturna eran casi inexistentes. A las 21:30 h, Nagumo transmitió que, en esencia, no iba a poder cooperar con el Cuerpo Principal en ningún ataque nocturno. Considerando que Nagumo adoptaba una postura demasiado cauta, Yamamoto lo reemplazó por Kondo a las 00:55 h.

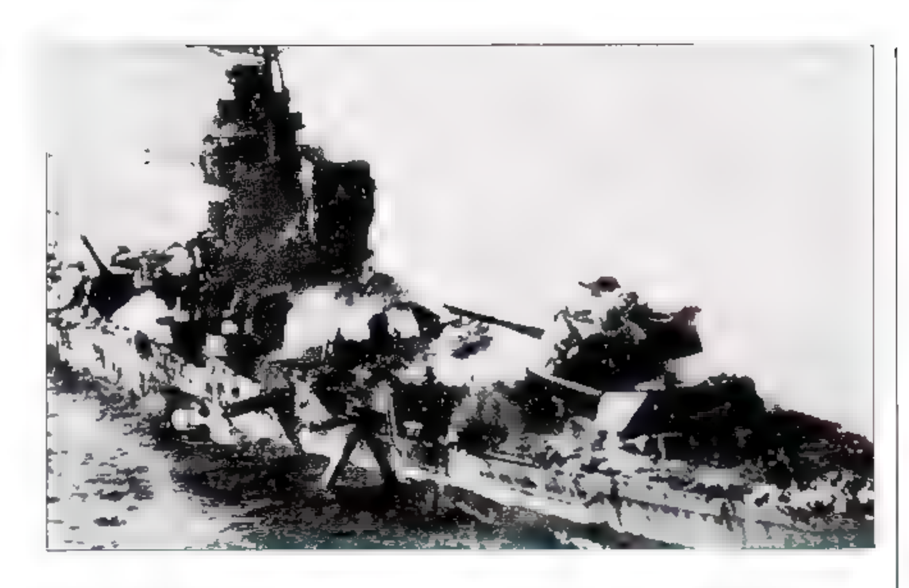
A medida que pasaban las horas, se hacía más evidente que los estadounidenses se alejaban demasiado rápido como para poder alcanzarlos. Por si fuera poco, los cruceros de Kurita no podían empezar el bombardeo de Midway antes de las 03:00 h, con lo que con la primera luz de la mañana, a las 04:00 h, sus naves y las de Kondo quedarían expuestas a los ataques aéreos de los aviones de la isla y de los aparatos de los portaaviones estadounidenses. Considerando todo lo anterior, y con gran pesar por su parte, Yamamoto no tuvo más remedio que enviar mensajes a todos los buques cancelando la operación «MI» y ordenando una retirada general a las 02:55 h del 5 de junio. La fuerza de Kondo se unió al Cuerpo Principal hacia las 07:00 h, cuando se hallaban a unas 320 millas al noroeste de Midway, para reunirse con lo que quedaba de la anteriormente orgullosa y potente Primera Flota Aérea. Pero mientras ésta todavía poderosa flota viraba hacia el oeste, sus oficiales ignoraban por completo que su sufrimiento no se había acabado todavía.

5 DE JUNIO: LA PÉRDIDA DEL *MIKUMA* Y EL *MOGAMI*

Lejos del Cuerpo Principal de la flota de Yamamoto, la 7.ª División de Cruceros de Kurita navegaba a unas 80 millas de Midway sin saber que la mala suerte les reservaba otra sorpresa para la madrugada del 5 de junio. Los cuatro cruceros navegaban en línea cuando, a las 01:18 h, el avistamiento de un submarino estadounidense hizo que Kurita ordenara una virada de emergencia de 45 grados. Como resultado de la confusión provocada por la maniobra, el *Mogami* abordó brutalmente a su gemelo el *Mikuma*, chocando contra la aleta de babor. El daño sufrido por ambos buques fue grave: la proa del *Mogami* torcida hasta la primera torreta y el *Mikuma* con los depósitos de combustible de babor averiados. Kurita siguió viaje y dejó a los destructores *Asashio* y *Arashio* escoltando a los cruceros accidentados. Aunque el *Mogami* todavía podía nave-

Para la Rengo Kantai, la agonía de la batalla de Midway no terminó con la pérdida de los portaaviones. A causa de una colisión en la madrugada del 6 de junio, los cruceros pesados *Mikuma* y *Mogami*, sufrieron tan graves daños que les hicieron presa fácil de los bombarderos estadounidenses. En la foto, el *Mikuma* tras haber sido alcanzado por los SBD del *Enterprise*. (US National Archives)





Horas finales del *Mikuma*. Sobre la cuarta torreta de cañones de 200 mm se aprecian los restos de un bombardero Vindicator de los marines. Sobre la borda se pueden ver los tubos lanzatorpedos del crucero. El *Mikuma* se hundió al anochecer del 6 de junio. (US National Archives)

gar a 12 nudos, el *Mikuma* dejaba un delator rastro de combustible en su estela que terminó por guiar a un PBY estadounidense hasta ellos, siendo localizados poco después de la 06:30 h. Desde las 08:05 hasta las 08:28 h ambos cruceros soportaron los ataques de los Dauntless, los Vindicator y los B-17 de Midway, aunque ninguno de los aviones consiguió hacer blanco. Sin embargo, un Vindicator que al ser alcanzado por los antiaéreos terminó estrellándose contra la torreta de popa del *Mikuma*, originó un incendio de tal magnitud que el fuego se propagó hasta la sala de máquinas. El resultado fue que los motores resultaron dañados y el *Mikuma* pasó a desplazarse con la misma lentitud que el *Mogami*.

Al día siguiente, el *Hornet* y el *Enterprise* enviaron sus aviones contra los cruceros. En tres ataques consecutivos el *Mogami* sufrió graves daños, causados, al menos, por seis bombas de los SBD, pero consiguió escapar con muchos apuros hasta la base de Truk. Sin embargo, su buque gemelo sufrió daños tan graves que el capitán ordenó su abandono, incluso antes del tercer ataque. El *Mikuma*, envuelto en llamas de proa a popa, desprendía tanto calor que el *Arashio* a duras penas pudo acercarse a recoger supervivientes. Una última bomba lanzada por un SBD hizo detonar los torpedos de a bordo, y el barco fue abandonado a su suerte. Se hundió el 6 de junio a la caída del Sol. Casi 300 tripulantes perdieron la vida en este crucero, cuyo desgraciado destino cerró el capítulo final de la batalla de Midway.

CONSECUENCIAS

Se puede suponer, sin riesgo a equivocarse, que cuando el almirante Yamamoto recibió las noticias del hundimiento del *Hiryu*, comprendió que se había perdido algo más que una batalla. Midway marcó el momento en que Japón perdió la guerra, y por esto se considera una batalla decisiva en la campaña del Pacífico. Los cuatro portaaviones de la Primera Flota Aérea de Nagumo constituían el principal instrumento ofensivo del Imperio en su apuesta para conseguir la hegemonía en el Pacífico. Con la destrucción de la flota, desaparecía la superioridad aeronaval de Japón, imprescindible para dominar un teatro de operaciones de la magnitud del Pacífico. De un sólo golpe, Nimitz había arrancado a los japoneses la iniciativa ofensiva para no devolvérsela nunca. A partir de Midway, la estrategia naval que antes de la batalla los japoneses definían como *shinko sakusen* (operaciones ofensivas) pasó a denominarse *yogeki sakusen* (operaciones defensivas).

La consecuencia inmediata de la derrota fue la desaparición de piezas irreemplazables en el orden de batalla japonés. Pero la mayor pérdida fue la de pilotos veteranos que nunca se pudieron recuperar a causa del defectuoso sistema de formación y reemplazo con el que Japón entró en la guerra. Los astilleros japoneses, por su parte, no podían ni soñar con reemplazar los cuatro portaaviones perdidos. Al inicio del conflicto del Pacífico, los astilleros japoneses todavía no habían adoptado las técnicas de producción en serie que ya se practicaban con éxito en Estados Unidos. La diferencia en capacidad de los astilleros de los dos países se puede evaluar mediante los datos de su producción en los dos años y medio que transcurrieron entre Pearl Harbor y junio de 1944.

Estados Unidos construyó 18 portaaviones de flota, pertenecientes a la formidable clase Essex, y 99 portaaviones de escolta, mientras que Japón sólo pudo producir 12 portaaviones de todas las clases. Su superioridad, por añadidura, no era sólo numérica, sino también técnica: mejor construidos y equipados, con equipos más modernos. Casi todos los buques de guerra estadounidenses estaban provistos de radar, mientras que en la flota japonesa sólo contaban con él, y de forma experimental, los acorazados *Ise* e *Hyuga*, que participaron en la inútil operación «Aleutianas», con lo que fueron desaprovechados por completo. En los meses y años que siguieron a Midway, la otrora poderosa y arrogante Flota Combinada sufrió, por parte de la armada más poderosa del mundo, un desgaste inmisericorde que destruyó por completo la falacia de la primacía del *Nihon Seishin* (espíritu japonés) sobre la capacidad tecnológica y material de los estadounidenses.

La victoria en Midway fue una prueba evidente del valor, capacidad de sacrificio, visión de futuro y nivel técnico de la «US Navy». De hecho, el profesor Samuel Morrison hablaba de Midway como una «victoria de la inteligencia». Sin duda, descubrir los secretos del código JN-25 proporcionó a Nimitz una perspectiva clara de las intenciones japonesas, pero incluso así muchas cosas pudieron haber fallado entre el momento de la planificación

y el de la victoria. Aunque la actuación estadounidense también tuvo fallos, puede concluirse que su magnitud no alcanzó el nivel de los errores japoneses.

¿Qué hubiera pasado si Yamamoto hubiera conseguido en Midway su *kantai kessen* o victoria decisiva? Lo más seguro es que se hubiera sentido decepcionado en sus expectativas, porque dicha victoria hubiera sido cualquier cosa menos decisiva. Por inmenso que hubiera sido el daño material infligido a los estadounidenses, nunca hubiera sido lo bastante grande como para obligarles a sentarse a la mesa de negociaciones. El hecho de que Yamamoto albergara esa esperanza no es sino la prueba del profundo desconocimiento de esa nación, que él presumía tanto de conocer.

La incapacidad de Yamamoto de darse cuenta de que una victoria militar en Midway no hubiera reportado ningún beneficio político a los japoneses, evidencia el error intelectual sobre el cual se edificaba toda la estrategia bélica de la Flota Combinada. Al interpretar la «victoria» sólo a la luz de las conquistas territoriales, el control de recursos y las batallas ganadas, los japoneses no pudieron comprender la naturaleza de la guerra que habían desencadenado. Las imágenes de los barcos destrozados y los marinos y soldados muertos en Pearl Harbor no hicieron sino unir a los estadounidenses de una forma que ningún político de Estados Unidos hubiera conseguido. Ese día, los estadounidenses se imbuyeron de una rabia y una determinación que sólo se calmaría cuando hubieran dado su merecido a los perpetradores del ataque, sin reparar en lo que costase. Sin meditarlo lo suficiente, Japón había desencadenado una guerra total contra una potencia que no sólo poseía los recursos y la experiencia para asumirla, sino que además estaba imbuida de la convicción moral de que había que conseguir la victoria a cualquier precio. Si los japoneses hubieran triunfado en Midway, tal vez hubiera costado a los estadounidenses un poco más de tiempo llegar a la victoria que consiguieron en 1945. El coste en vidas y en dinero hubiera sido, sin duda, más alto, pero el final hubiera sido el mismo: la inevitable y absoluta ruina del Imperio japonés.

BIBLIOGRAFÍA

Agawa, H., *The Reluctant Admiral*. Kodansha International, 1979.

Calvocoressi, P., Wint, G. y Pritchard, J., *Total War: The Causes and Courses of the Second World War, Vol II*. Penguin Books, 1989.

Dull, P. S., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy*. US Naval Institute Press, 1978.

Fuchida, M. y Okumiya, M., *Midway*. US Naval Institute Press, 1955, segunda edición, 1992.

Hernández Guimera, Daniel Vicente, *SBD-3 Dauntless y la batalla de Midway*. Aeronaval Publishing, S.L., Valencia, 2003.

Howarth, S., *Morning Glory*. Hamish Hamilton, 1983.

Ienaga, S., *The Pacific War, 1931-1945*. Pantheon Books, 1968.

Okumiya, M., Horikoshi, J., *Cero*. Cassell, 1957.

Prange, G., *At Dawn We Slept*. McGraw Hill, 1981.

Prange, G., *Miracle At Midway*. McGraw Hill, 1982.

Sanferd, Donald S., *La batalla de Midway*. Ed. Sedmay, Madrid, 1976.

Ugaki, M., *Fading Victory: The Diary of Admiral Ugaki*. Ed. D. M. Goldstein y K. V. Dillon, University of Pittsburgh Press, 1991.

Van der Vat, D., *The Pacific Campaign*. Hodder & Stoughton, 1991.

Wilmot, H. P., *Empires in the Balance*. US Naval Institute Press, 1982.

Obras de referencia general:

Keegan, J. (ed.), *The Times Atlas of the Second World War*. Times Books, 1989.

Pitt, B., *Purnell's History of the Second World War*. Macdonald Phoebus/BPC Pubhishing, 1966.

Sierra, Luis de la, *La guerra naval en el Pacífico*. Ed. Juventud, Barcelona, 1989.

ÍNDICE

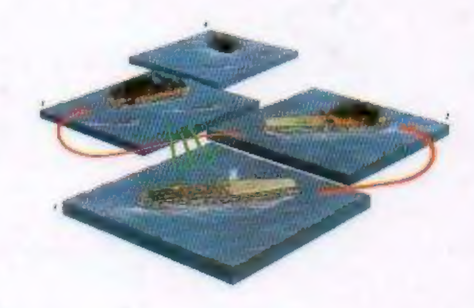
Las cifras en **negrita** corresponden a ilustraciones.

Momento decisivo en el Pacífico

Mark Healy

Apenas habían transcurrido seis meses del devastador ataque japonés a Pearl Harbor cuando la Armada Imperial japonesa quiso dar un nuevo y definitivo golpe a la flota del Pacífico de EE UU. El escenario elegido eran las islas Midway, pero en esta ocasión los estadounidenses no estaban desprevenidos. Los portaaviones USS *Yorktown*, *Hornet* y *Enterprise* entablaron una fiera y épica batalla aeronaval contra la Flota Combinada japonesa, hundiendo a cuatro de sus portaaviones.





La importancia del espionaje y la inteligencia militar, la suerte, el valor y el heroísmo extremo se aúnan en esta fascinante batalla. Una victoria estadounidense que cambiaría el transcurso de la guerra en el Pacífico.

